MODELISMO
Acción Press
Nº 162
España: 7 EUROS

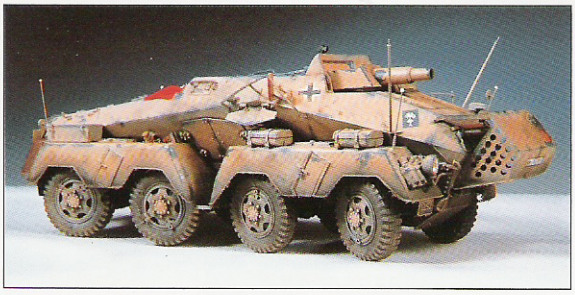
euro MODELISMO

REVISTA MENSUAL
www.euromodelismo.com

8 480002 164009 00162

euro MODELISMO

REVISTA MENSUAL AÑO 14 Nº162



2 **MOSQUITO FB Mk.VI**
El polivalente bimotor de la De Havilland, conocido como *the wooden wonder* (la maravilla de madera) por su sistema de construcción, es uno de los poquísimos cazas de la II G.M. que verdaderamente merecen estar en cualquier lista de honor por su decisiva contribución a la victoria aliada. El kit de Tamiya a 1/48 hace justicia a un avión pletórico de versiones y esquemas de pintura.

12 **SCHWERER PANZERSPÄHWAGEN Sd.Kfz.233**
Para muchos maquetistas aficionados a los vehículos militares los vehículos de ruedas conforman un mundo aparte por su estética, en muchas ocasiones bastante más atrayente que la de los carros de combate. El 8 Rad alemán es uno de los favoritos por su tamaño y diseño, destacando esta versión de reconocimiento armado equipada con el cañón Stuk37.

24 **IRON HORSE**
Esta bonita y original transformación nos lleva al mundo de los *bikers*, pero no penséis que la figura representa al típico integrante de una banda de motoristas americanos. Vamos aa adentrarnos en la historia del fabricante de motos Ural y a descubrir a los Night Wolves; un moto-club nacido en Rusia.

28 **RENAULT R25**
La mayor novedad dentro del mercado de kits de monoplazas F1 a escala 1/20 durante los dos últimos años ha sido, precisamente, una total ausencia de novedades. Ante esta situación, los ojos de muchos maquetistas se están volviendo hacia las marcas alternativas japonesas como Studio 27.

34 **FOTOGRAFIA DE MAQUETAS (2)**
En nuestro segundo capítulo vamos a descubrir que a la hora de hacer fotos de maquetas es muy importante tener en cuenta, por ejemplo, el punto de enfoque. Pero insistiremos especialmente en una cuestión que trae de cabeza a muchos maquetistas aficionados a la fotografía: la apertura o cierre del diafragma para tener una mayor o menor profundidad de campo.

42 **F-14A TOMCAT (1)**
No es la primera ni será la última ocasión en la que traeremos a nuestras páginas al fabuloso Tomcat, el caza naval por excelencia de los años 80 y 90. Sus formas y gran tamaño; los esquemas de pintura de la US Navy y las excelentes maquetas que ofrece el mercado actual son alicientes de sobra para que el F-14 sea un clásico entre los clásicos.

52 **VIII Encuentro de Modelismo ALMERIA 2005**
El encuentro organizado por la Asociación Cultural de Modelismo Estático de Almería siempre es un soplo de aire fresco por su carácter organizativo y buen ambiente. A destacar que ya son dos años consecutivos en los que el mayor interés en cuanto a número de piezas y nivel de calidad ha estado en las categorías de vehículos militares.

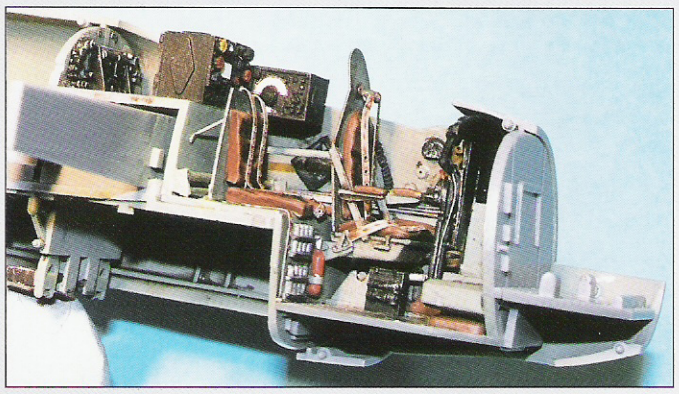
No.143 Squadron - Coastal Command

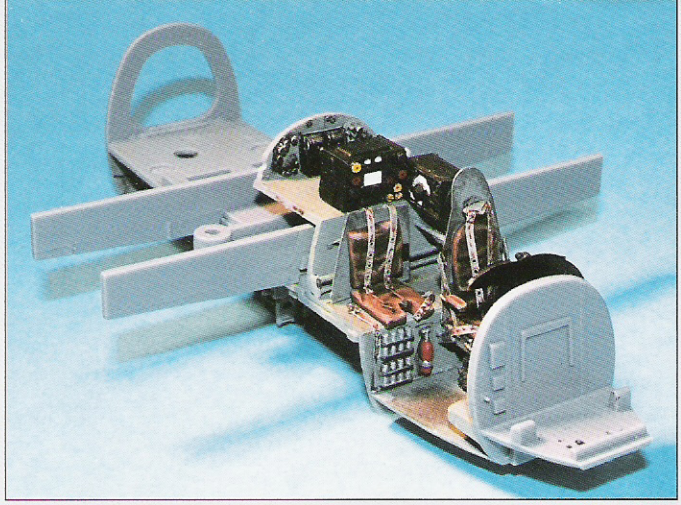
por Tomás de la Fuente Maganto
fotos autor/Basilio Tante Díaz

tamiya 1/48

El Mosquito fue uno de los aviones más versátiles -por no decir el más versátil- de entre todos los que sirvieron en la RAF durante la II Guerra Mundial. Bimotor elegante por definición, completó una larga carrera de misiones especiales que en muchas ocasiones superaron la ficción de las novelas más fantásticas, como las incursiones a baja cota para atacar los cuarteles generales de la Gestapo en varias ciudades europeas.

MOSQUITO FB Mk.VI





Estaba construido casi enteramente de madera prensada para darle mayor ligereza y resistencia frente a la metralla (el metal se abre ante una bala, la madera la absorbe), y porque además la madera no era un caro y escaso material estratégico.

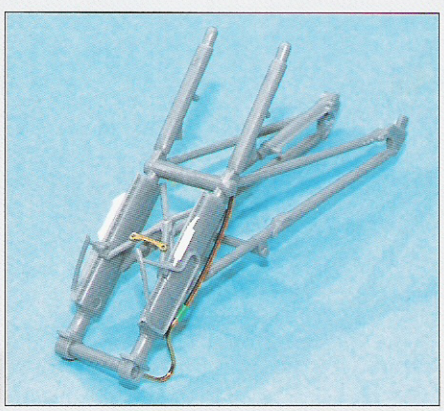
Del Mosquito se hicieron muchas versiones: las iniciales Mk.II, III y IV estaban equipadas con dos motores Rolls Royce Merlin 21 de 1.230hp; después llegaron los FB VI (Merlin 25 de 1.635hp) y Mk.IX (Merlin 72 de 1.680hp); más tarde los Mk.XVI (Merlin 72/73/77 de 1.710hp), Mk.30 (Merlin 76 de 1.710 hp) y Mk.33 (Merlin 25 de 1640hp), para terminar con los Mk.34/35/36 (Merlin 113/114 de 1690 hp), aunque debo decir que hubo otras variantes equipadas con motores Packard.

En cuanto a sus características, era un avión muy ágil y maniobrero, a la par que veloz, consiguiendo velocidades máximas de 595 km/h en el caso de los primeros modelos de caza nocturna; de 612 km/h en las versiones Mk.III/IV/VI y de 684 km/h en las versiones Mk 34/35. En cuanto al techo máximo de servicio, variaba entre los 9.144 y 13.410 metros, con una autonomía de vuelo que podía llegar a los 5.626 km en las versiones de reconocimiento fotográfico.

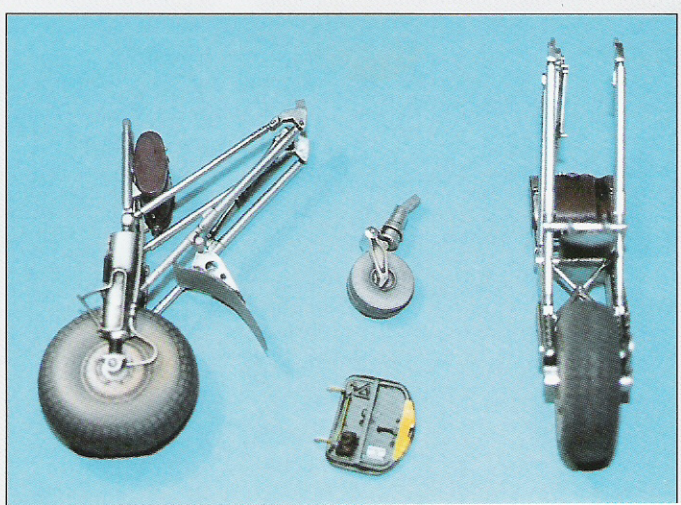
El armamento fijo también variaba mucho dependiendo del modelo. Para los cazas nocturnos y los cazabombarderos era de cuatro cañones Hispano de 20 mm ubicados en la parte ventral y de cuatro ametralladoras de 0.303 pulgadas en la proa, mientras que las versiones de bombardeo puro con proa acristalada iban desarmadas. En cuanto al armamento lanzable, poseía una bodega para dos bombas convencionales de 500 libras o bien la bomba de 4.000 libras llamada *Cookie*, cuyo peso equivalía a la carga total de bombas que portaba un cuatrimotor B-17 en misiones a larga distancia. Respecto al armamento subalar, podía cargar dos bombas de 500 libras u ocho cohetes, utilizando estos últimos generalmente en misiones antibuque. Además y en combinación con todo esto, se podían añadir tanques de combustible suplementarios bajo las alas.

LA MAQUETA

Este kit de Tamiya a 1/48 permite elegir entre dos versiones del Mosquito con proa artillada: el NF Mk.II de caza nocturna, para el cual incluye calcas del No.157 Squadron con esquema enteramente de negro, y el FB Mk.VI de cazabombardeo, permitiendo elegir para esta última versión entre un aparato del No.487 Squadron pintado en gris/verde/gris claro y otro del No.143 Squadron con base en Banff (Escocia) decorado en *extra dark sea grey* y *sky*, que es el que he construido yo. La firma japonesa también produce otros dos kits a esta misma escala del Mosquito, que recogen respectivamente las versiones B Mk.IV/PR Mk.IV de bombardeo/reconoci-



Para conseguir el efecto de deformado del neumático por el peso del avión, lo mejor es someter el plástico a una fuente de calor. Con mucho cuidado, se presionan las ruedas contra una plancha de ropa.

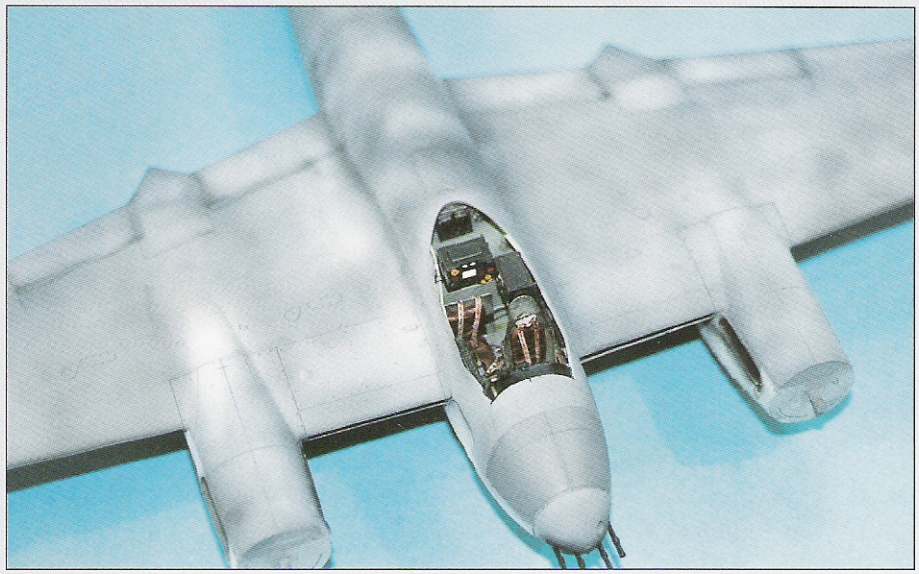


miento fotográfico y NF Mk.XIII/Mk.XVII de caza nocturna.

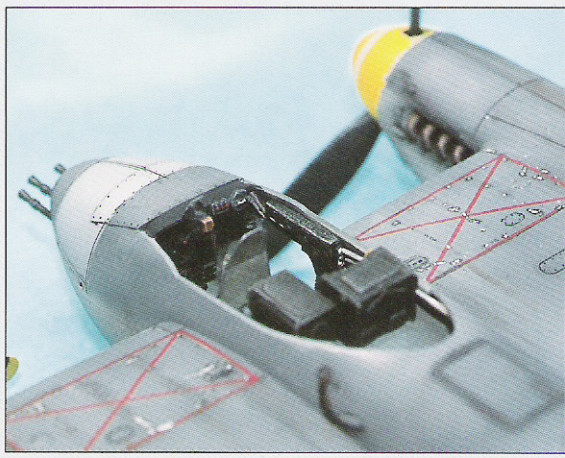
La maqueta tiene un despiece muy bien pensado y unos encajes excelentes, pero esto no es óbice para que pueda mejorarse en algunos de sus puntos, como por ejemplo los interiores de los pozos del tren de aterrizaje o del compartimiento de pilotaje, ya que a mi juicio vienen un poco espartanos. Para ello he utilizado el kit de mejora que ofrece Verlinden Productions y el fotograbado de Eduard específicos para este modelo.

MONTAJE

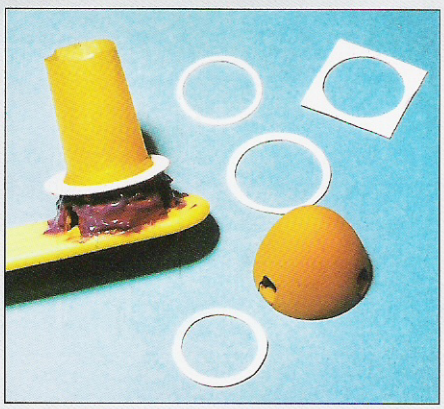
Haciendo una combinación de piezas originales de la maqueta y de los dos accesorios mencionados empecé construyendo el interior del puesto de pilotaje, que va pintado en *interior green* (AeroMaster). Una vez seco este color apliqué los consabidos efectos de luces y sombras, dando a su vez lavados para imitar la suciedad y pincel seco para resaltar volúmenes. Después pinté los detalles con acrílicos Vallejo: panel de instrumentos, equipos de radio, partes de cuero y el cableado añadido previamente.



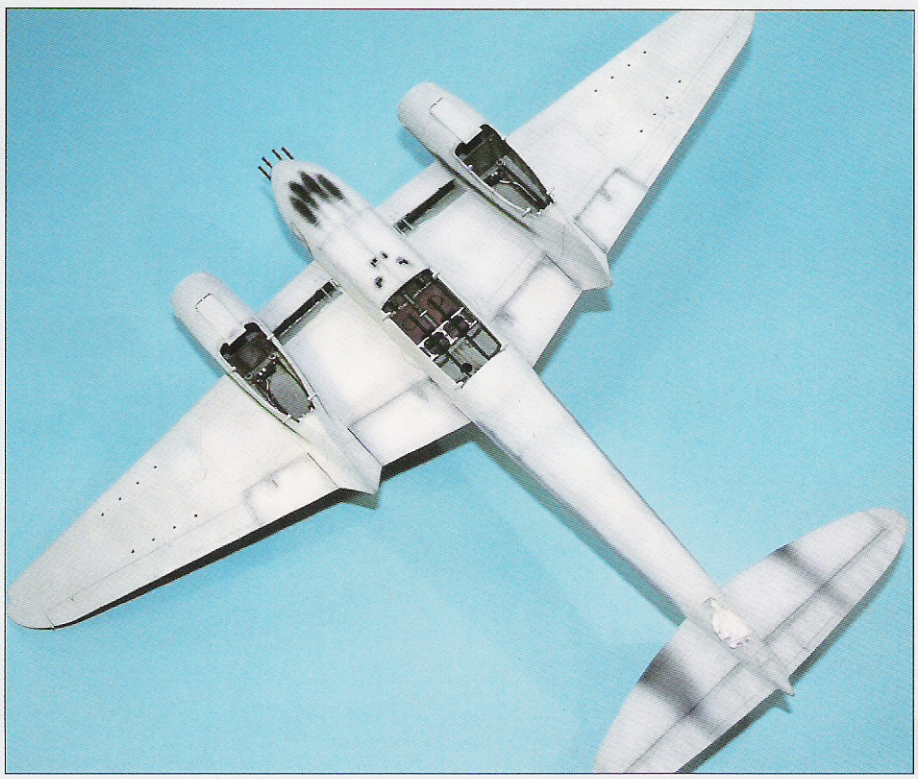
Decidí dejar la bodega de bombas abierta pero sin añadir ningún detalle extra, ya que para mi gusto está suficientemente reproducida. Me he limitado a pintarla también de *interior green* salvo los depósitos de combustible, que van de color rojo óxido, obtenido este úiltimo mediante mezclas (Vallejo). Aquí hay que trabajar igualmente los efectos de desgaste y suciedad, para terminar decorando las barras de los actuadores hidráulicos con colores metálicos (Adithes). La parte trasera de



Ojo con los desconchones, pues el Mosquito no tenía muchos paneles metálicos. La mayoría de ellos están en la zona de los motores.



La forma cónica y redondeada de los bujes siempre dificulta la pintura de las típicas franjas o espirales. En este caso se da primero la base de color amarillo. Las franjas de color azul celeste se "enmascaran" con rodajas de plástico que se van encajando en el buje.

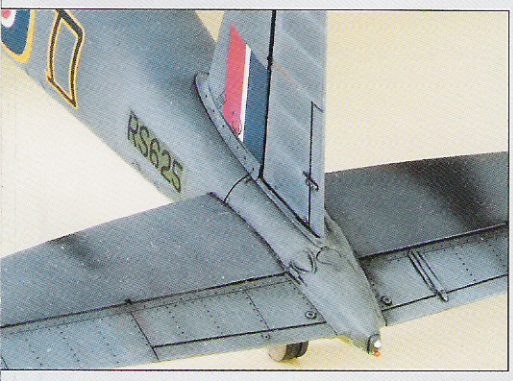


Para decorar las superficies superiores del avión, partimos de la premisa de que este Mosquito llevó primero el esquema estándar de la RAF con manchas en verde y gris, siendo repintado con *extra dark sea grey* a su llegada al Coastal Command. Por tanto, el gris definitivo debe dejar que se transparente un poco el primer esquema.

CUADRO DE MATERIALES

- De Havilland Mosquito FB Mk.VI/NF Mk.II de Tamiya 1/48, (ref.61062).
- Mosquito cockpit super detail set de Verlinden Productions, ref.1460.
- Fotograbado de Eduard, ref.48-271.

Aclarando ligeramente el gris se han remarcado detalles como la estructura existente bajo el entelado de la parte móvil del timón. Los pequeños *stencils* al más puro estilo RAF son numerosos en el Mosquito.



El borde de ataque de los planos de cola lleva unas manchas difuminadas muy nítidas, quedando más remarcada en el plano derecho. La superficie móvil de éstos sí lleva un remachado que conviene remarcar.

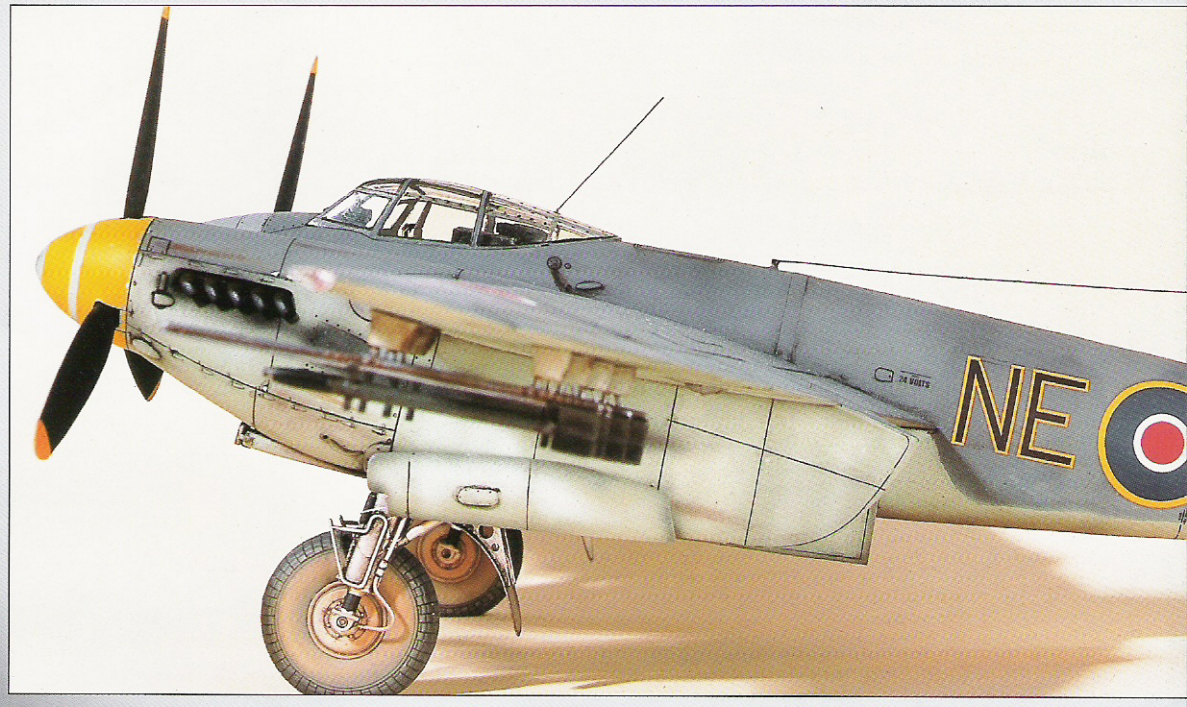
los cañones que van en esta bodega se pinta de negro mate, con efectos de pavonado mediante colores metálicos dados a pincel seco.

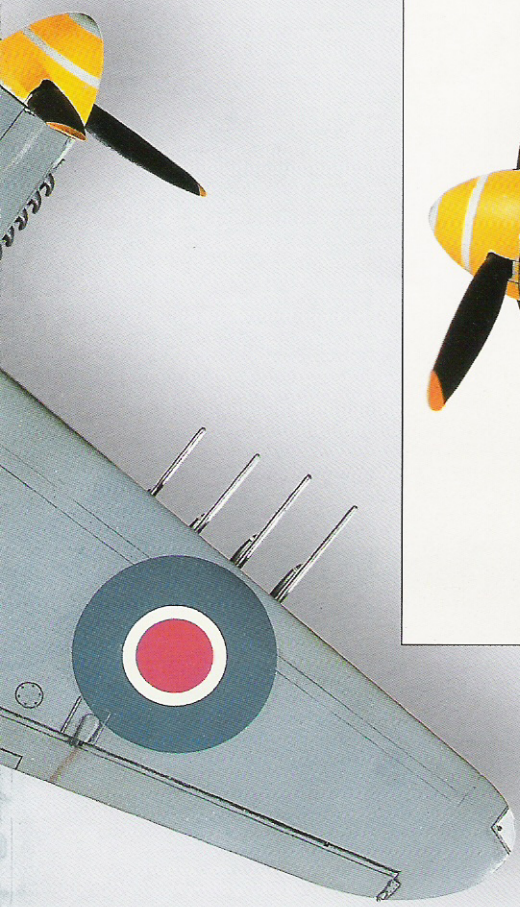
Para poder cerrar el fuselaje hay que pintar antes la rueda de cola: aluminio para el brazo, la horquilla y la llanta y *tyre black* (AeroMaster) para el neumático. Por su parte, las dos mitades del fuselaje quedan perfectamente ajustadas y las uniones sólo requieren un mínimo de masilla y lija en algún punto para eliminarlas.

En cuanto a las alas, lo único que hice fue colocar los radiadores que trae el fotograbado de Eduard y pintar el fondo de los pozos del tren de aterrizaje en *interior green*, retocando a continuación con varios colores los cables y cajas de registros.

apertura y cierre. Realicé los citados muelles con alambre de acero muy fino, enrollándolo en torno a una varilla metálica del diámetro adecuado. El interior de las trampillas fue pintado igualmente como el imterior de las góndolas.

Con las alas y timones de profundidad ya pegados procedí a detallar la estructura del tren de aterrizaje, y aquí si debo señalar importantes modificaciones: en primer lugar fabriqué los mencionados rodillos sobre los que se desliza el cable de acero que acciona las trampillas, después sustituí los guardabarros que trae la maqueta por los de Eduard, mucho más finos y detallados, y finalmente añadí los cables de fluido hidráulico para el circuito de los frenos de las ruedas. Pinté todo de color aluminio y luego reproduje





Las góndolas de los motores tampoco requieren nada fuera de lo corriente; tan sólo añadir en cada una los mamparos delantero y trasero y pintarlas por dentro de color aluminio "especial", suministrado por mi amigo Antonio Morant (Pieza a Pieza).

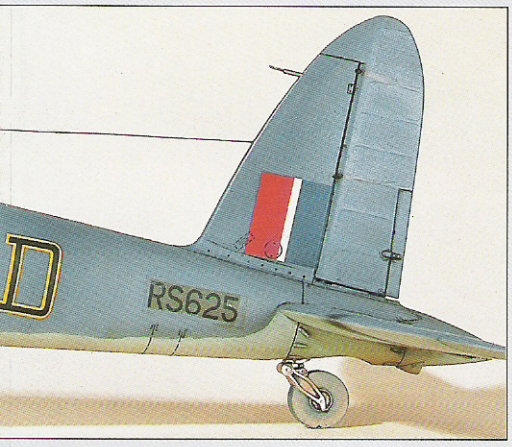
Después de proteger el aluminio con un barniz para colores metalizados de Testors, apliqué los correspondientes efectos de desgaste con óleos. He de comentar también que en esta zona hay que reproducir unos muelles que iban colocados en cada mamparo trasero y que tiraban literalmente de las trampillas del tren de aterrizaje.

El accionamiento no era hidráulico, sino que era la propia estructura del tren la que, al bajar, empujaba las tapas y vencía la fuerza de esos muelles. Asimismo, la propia estructura del tren tenía en su parte delantera un sistema de poleas y rodillos para ayudar a la apertura y cierre de las trampillas, así como para que un par de cables de acero discurriesen por dichos rodillos en las maniobras de

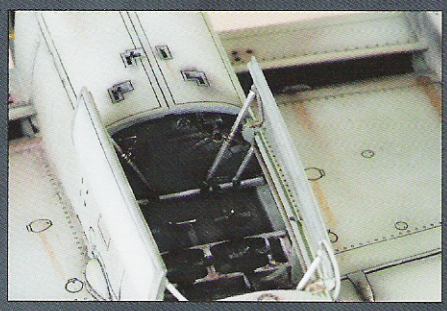
efectos de envejecimiento, decorando unos depósitos que van en la parte superior de la estructura del tren de color rojo óxido, tal y como indican las instrucciones y pude apreciar en la bibliografía consultada.

En cuanto a las ruedas, he de confesar que primero pensé en montar las que ofrece el catálogo de True Details, que ya vienen con "efecto peso", pero una vez que llegaron a mis manos pude comprobar que las llantas vienen muy pobremente detalladas. Finalmente decidí utilizar las ruedas que trae la maqueta y obtuve el deseado efecto de peso presionándolas contra una plancha doméstica con el debido cuidado. Los neumáticos están pintados con *tyre black* (AeroMaster) y las llantas con aluminio, y para ensuciarlas apliqué con el aerógrafo una mezcla de marrones de Tamiya.

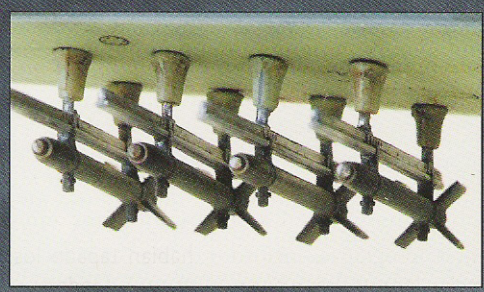
Respecto a los ocho cohetes de 60 libras que lleva mi Mosquito bajo las alas, hay que afinar con una lima todas las aletas porque son excesivamente gruesas.

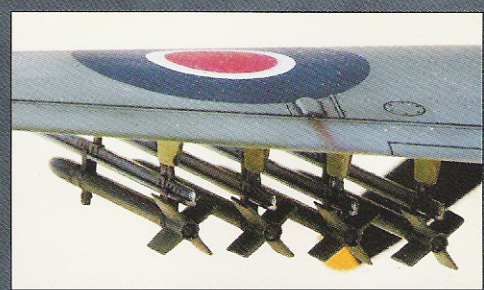


El color *sky* que recubre las superficies inferiores también se aclara con blanco para imitar los desgastes de los paneles, más numerosos que en las superficies superiores. Los diferentes trazos que imitan suciedad y pequeños derrames varían de tamaño y color, desde el negro al marrón rojizo.



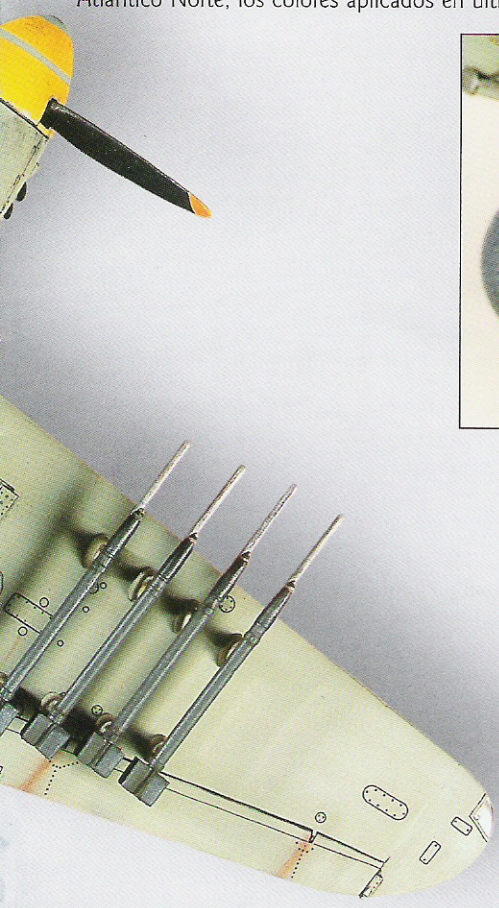
El interior de los pozos del tren de aterrizaje también lleva interior green 1120 de AeroMaster como color base. Los actuadores y otros detalles metálicos están pintados con colores al alcohol de Adithes.





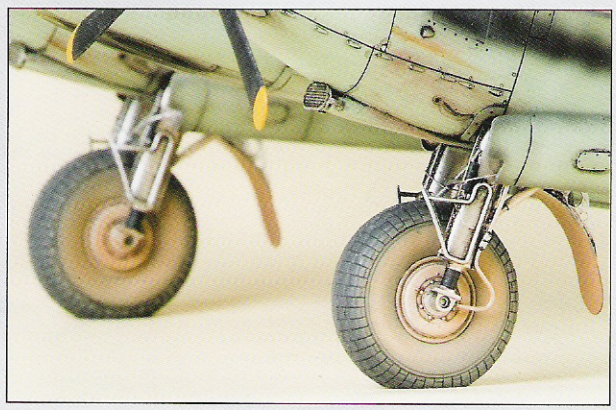
PINTURA

Ya he mencionado al principio que el esquema de pintura elegido corresponde a un Mosquito FB Mk.VI del No.143 Squadron, cuyos aparatos estaban asignados al Coastal Command (Mando Costero) de la RAF e iban decorados en *extra dark sea grey* (superficies superiores) y *sky* (superficies inferiores). Estos aparatos tenían la peculiaridad de que anteriormente habían estado asignados a varios escuadrones de bombardeo, donde llevaron el típico camuflaje de verde y gris en las superficies superiores y color gris claro en las inferiores. Cuando más tarde llegaron al Coastal Command fueron repintados en *extra dark sea grey/sky*, pero debido al intenso uso y al desgaste a que estaban sometidos, a lo que se sumaba el agresivo clima salino del Atlántico Norte, los colores aplicados en último lugar se decoloraban bastante y dejaban transparentar el primer esquema.

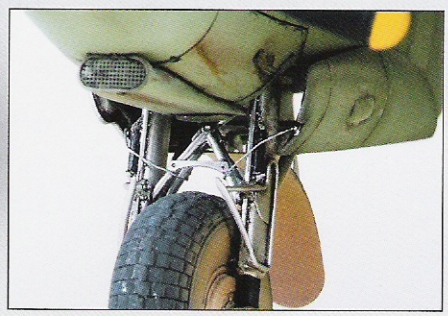


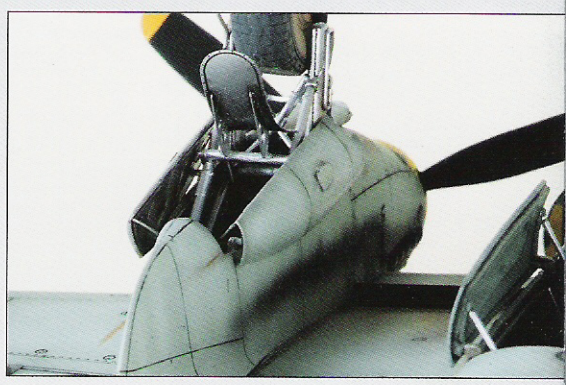
Del aparato en cuestión que he representado existen bastantes fotografías, incluso alguna en color, apreciándose un fuerte grado de desgaste y suciedad general. Incluso en algunas partes del avión, caso del capó para acceder al armamento, se aprecia un color mucho más claro que en el resto del aparato, causado probablemente por haber sido canibalizado de otro avión. Mencionar también que el monográfico *Mosquito in Action (part II)* de Squadron Signal lleva una bonita ilustración de portada de Don Greer en la que se ve a este aparato atacando a un barreminas alemán durante la primavera de 1945, ilustraciÛn que junto con otro material gráfico me ha servido de mucha ayuda a la hora de afrontar la pintura de la maqueta.

En este caso la principal dificultad estribaba en representar fidedignamente el mencionado efecto de transparencia entre el primer y segundo camuflaje. Para ello, primeramente pinté con el aerógrafo las superficies superiores en el esquema tradicional de *RAF dark green* y *ocean grey* (AeroMaster), pero las superficies inferiores las pinté directamente con *sky* (Tamiya). Una vez que dejé secar convenientemente estos colores enmascaré todas las superficies inferiores pintadas en color *sky*, así como dos pequeñas franjas rectangulares en la parte trasera del fuselaje, delante de los timones de profundidad, donde van colocados los numerales (RS625), ya que en las fotografÌas se aprecia que el avión conservaba los antiguos numerales y al repintarlo con el esquema del Mando Costero habían tapado los mismos, viéndose como color de fondo el camuflaje original.



El tren de aterrizaje principal es una de las partes más complicadas del Mosquito. Las ruedas llevan un suave efecto de empolvado hecho con una mezcla de marrones.



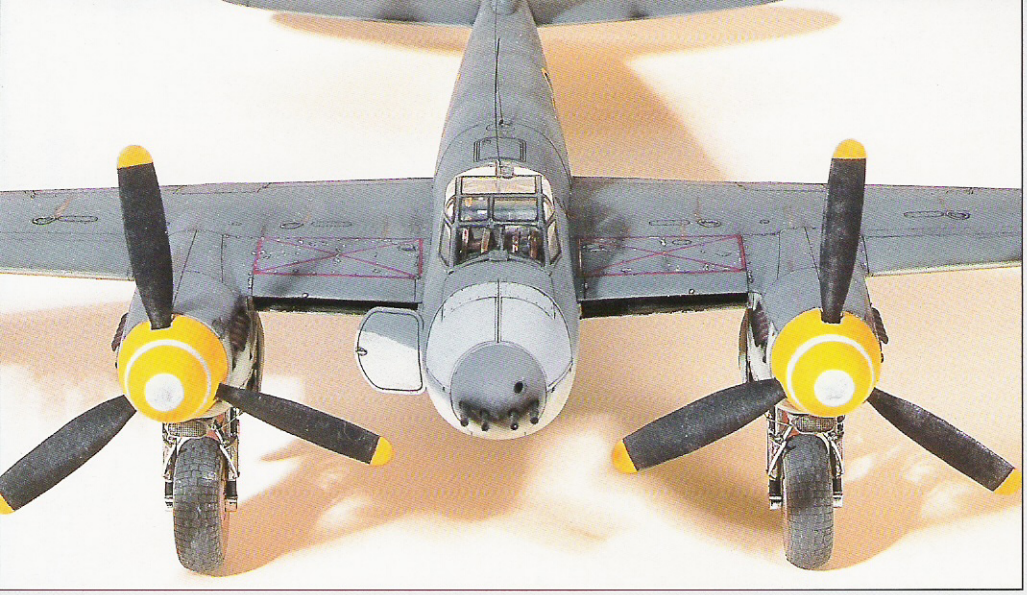


Una vez hecho esto apliqué en las superficies superiores el color *extra dark saea grey* muy diluido y en capas muy finas, de manera que se pueda adivinar el camuflaje que hay debajo. Hice algunas mezclas de este color con grises más claros y oscuros para dar algo de vida al modelo.

Otra dificultad que entraña la pintura del Mosquito, y en este caso con carácter general, es que al ser un avión casi enteramente de madera no presenta apenas paneles, ni líneas de unión o de remaches que nos permitan crear efectos sobre ellas. Por ello es fácil caer en un acabado de pintura excesivamente plano y para evitar esto, fuí dando distintos tonos obtenidos a partir del *extra dark sea grey*, orientando los trazos del aerógrafo en la dirección del flujo de aire en las alas y en dirección perpendicular en el fuselaje, teniendo siempre la precaución de no perder nunca del todo el efecto de transparencia de la pintura original.

En cuanto a las superficies inferiores también hice mezclas, en su caso del color *sky* con blanco para reproducir los efectos de desgaste de los paneles, más numerosos que en las superficies superiores. En las góndolas de los motores y en base a las fotografías de que dispongo se aprecia un curioso efecto de lÌneas claras de pintura en la dirección perpendicular al flujo de aire, que pueden corresponderse con la estructura interna del costillaje de ambas góndolas, efecto que reproduje con pintura más clara y muy diluida, aplicada siempre con el aerógrafo.

Las palas de las hélices fueron pintadas con negro mate y las puntas en amarillo (Tamiya). Los dos bujes son amarillos, pero llevan un anillo y la punta pintadas de azul claro, obtenido al mezclar una parte de azul y tres partes de blanco. Para pintar tanto las puntas de los bujes como los anillos recorté sobre una lámina muy fina de plástico una serie de círculos de diferentes diámetros que



posteriormente encajé en el buje. Después lo único que hay que hacer es proteger convenientemente las zonas que deben quedar de amarillo y aplicar el azul.

Los tubos de escape están pintados con una mezcla de marrones para conferirles el aspecto de óxido y requemado propio de estos elementos.

El siguiente proceso consistió en barnizar todo el modelo con Future y, después aplicar un par de manos y dejarlas secar bien, colocar las calcomanías con Micro Set y Micro Sol. Las calcas de la maqueta no son una maravilla, pero se adaptan correctamente a las formas del avión, que por otro lado tampoco presenta ninguna zona dificultosa. Para finalizar volví a dar otra capa de Future para dejar las calcas bien adaptadas.

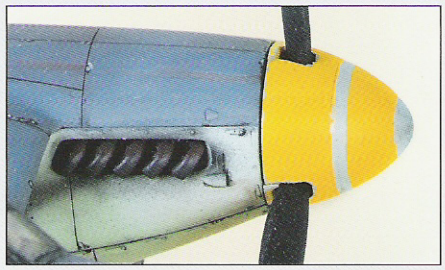
La siguiente operación consistió en trabajar con óleos todas las líneas estructurales y el escaso remachado del Mosquito, empleando una mezcla de óleo negro y sombra tostada (Titán). Una vez bien seco procedí a dar el acabado mate preceptivo para un avión con tantas horas de uso operativo, y para ello apliqué un par de manos de barniz mate de Humbrol.

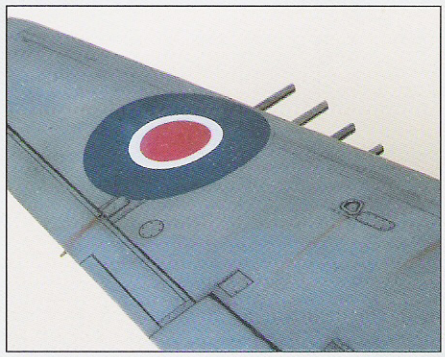
Después pinté una serie de pequeños desconchones en las pocas partes metálicas del aparato, especialmente en las zonas alrededor de los motores, y por último aerografié las manchas de los escapes y de las bocachas de los cañones ubicados en la panza y de las ametralladoras a proa, haciendo mezclas con negro y varios tonos grises (Tamiya).

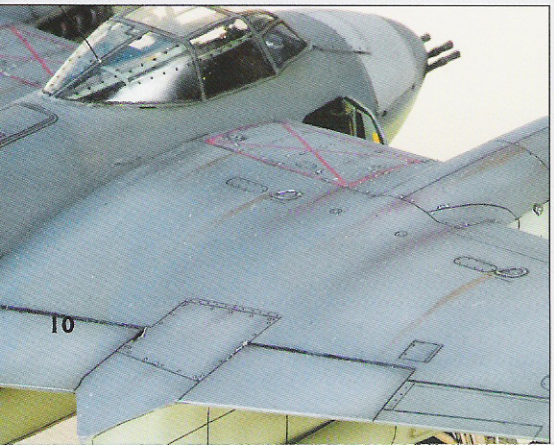
Sólo quedan los cohetes, pintados de verde oliva (Tamiya) con unos círculos blancos en torno a la punta (Vallejo). Los raíles de lanzamiento son de color aluminio y los soportes a las alas van en *sky* (Tamiya). Terminé la maqueta montando dichos cohetes, así como el tren de aterrizaje y las hélices.

CONCLUSION

Es ésta una maqueta bien hecha por parte de la marca japonesa, que nos permite construir un Mosquito bastante correcto salvando las mencionadas carencias de detalle que yo he apreciado en los interiores. Con ser un avión tan importante y famoso, resulta extraño que sea difícil verlo en los concursos y exposiciones de modelismo de nuestro entorno, lo que considero una pena. Espero que este artículo pueda estimular a alguien para que se anime a construirlo. Me despido dedicando este artículo a mi esposa y a mi hija Rebeca, que con sólo tres años ha hecho posible el sueño de todo padre modelista al lograr varios premios con su primera maqueta en la última edición del IPMS Portugal (Portuscala) en Matosinhos y una medalla de oro en Astillero (Cantabria).





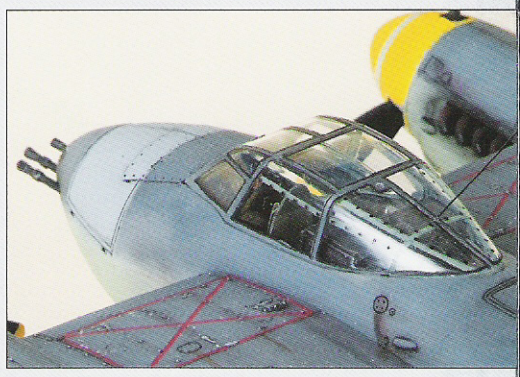


BIBLIOGRAFIA

–*De Havilland Mosquito*. Aero Detail nº23. Art Box.

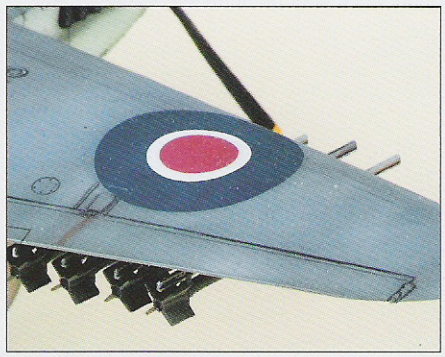
–*Mosquito in Action (part 2)*, de Jerry Scutts. Squadron Signal Publ., 1993.

–*British Warplanes of World War II*. World Airpower Journal.



Una vez pintados de gris todos los montantes de la cúpula acristalada, se perfilan con finas líneas de color negro.

Aunque ninguna calca deba adaptarse sobre zonas especialmente complicadas, conviene usar los líquidos Micro para que queden bien fijadas y tensas.



CUADRO DE COLORES

Color base interiores: interior green 1120 (AeroMaster).

Primer camuflaje/sup. superiores: dark green 1111 y ocean gray 1112 (AeroMaster).

Camuflaje definitivo/superficies superiores: extra dark sea grey 1118 (AeroMaster).

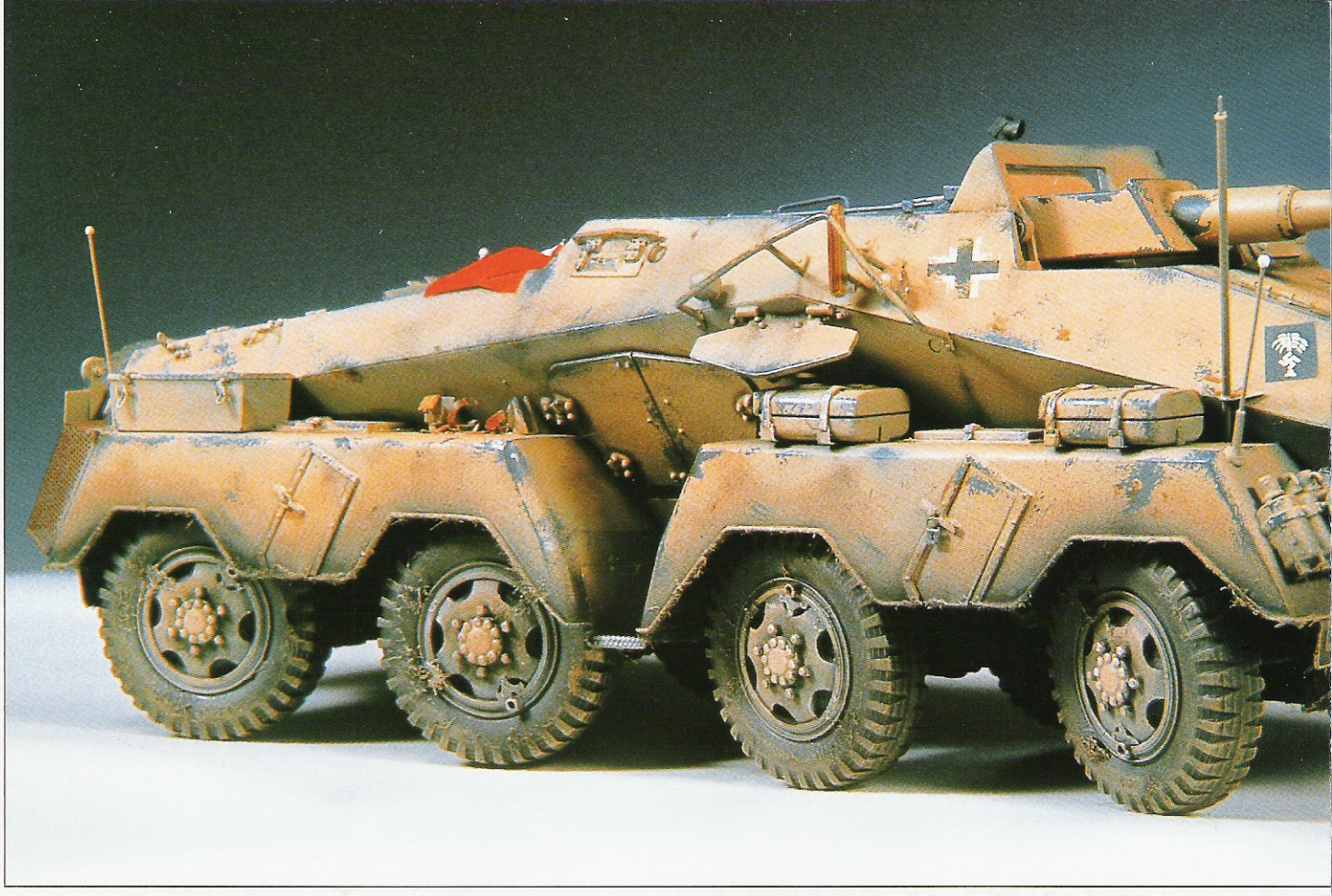
Superficies inferiores: sky XF21 (Tamiya).

Neumáticos de ruedas: tyre black 1004 (AeroMaster).

Cohetes: verde oliva XF58 (Tamiya) con círculos en blanco 951 (Vallejo). Raíles en aluminio XF16 y soportes en sky XF21 (Tamiya).

Hélices: palas en negro mate XF1 con puntas en amarillo XF3 (Tamiya). Buje en amarillo XF3 con franjas azul celeste (1 parte de azul claro XF23 y tres partes de blanco XF2).

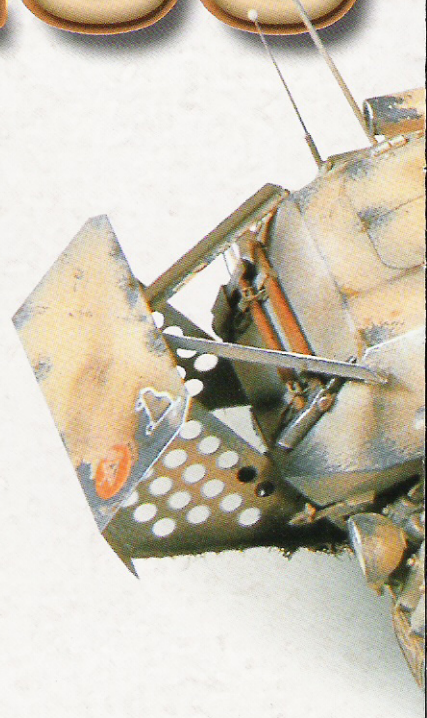
RS625
NE-D



Schwerer Panzerspähwagen Sd.Kfz.233

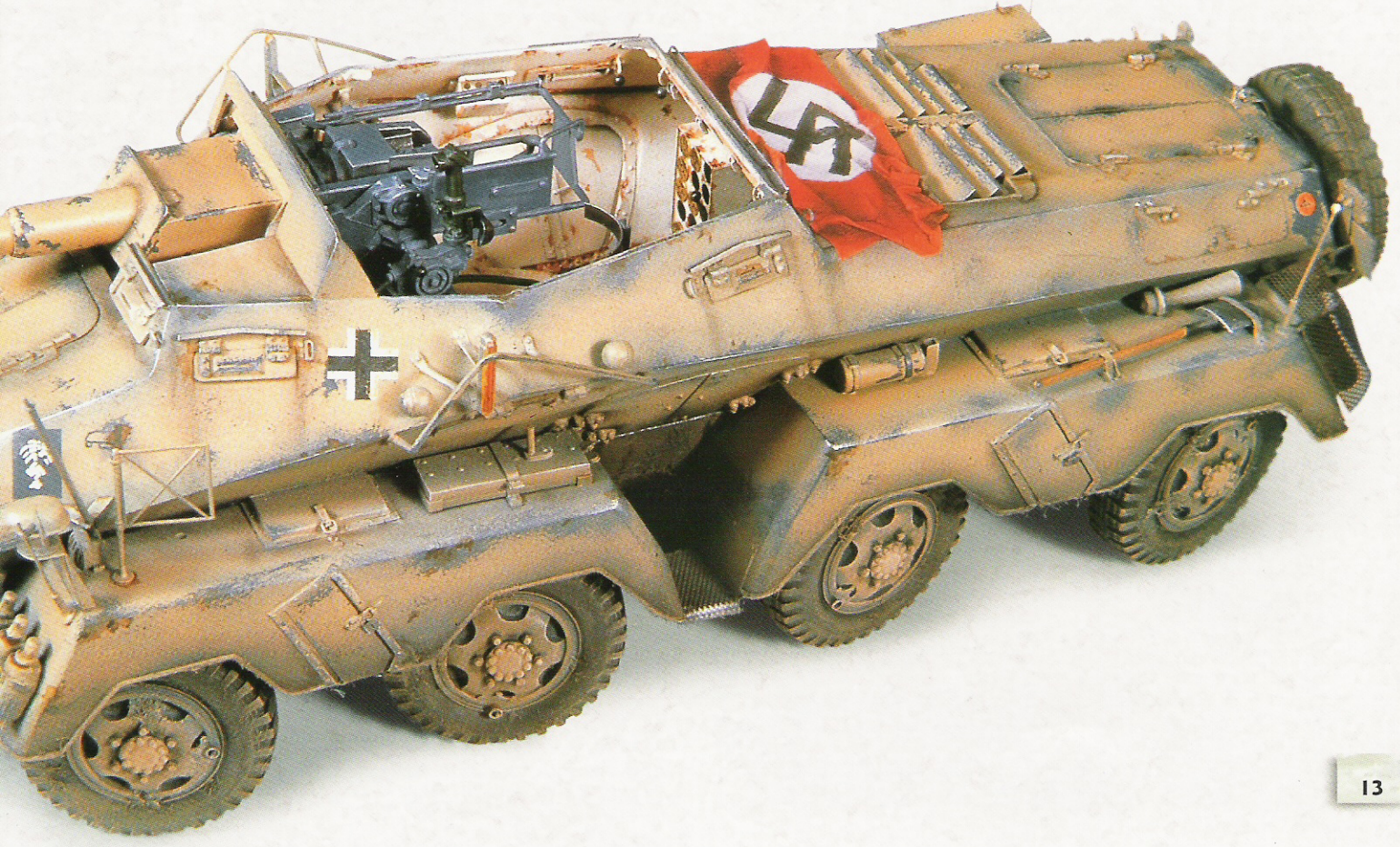
por Tony J. Greenland fotos autor/Rodrigo Hdez. Cabos traducción: Sara Sánchez Rivas

transformación a escala 1/35



Para cumplir mejor su cometido, los batallones de reconocimiento (Aufklärung) de las divisiones acorazas alemanas, solicitaron a principios de 1942 un tipo de vehículo con un incremento sustancial de su capacidad armamentística para poder entablar combate contra el enemigo siempre que fuera necesario. Por aquellas fechas se disponía de un gran número de piezas StuK37 L/24 de 7,5 cm, que en teoría habían sido fabricadas para equipar a los Pz.IV y StuG.III.

(7,5 cm) StuK37 L/24



CUADRO DE MATERIALES

-Sd.Kfz.232 (8 Rad) de Tamiya a escala 1/35, ref.35036.
-Sd.Kfz.251/9 Ausf.D Kanonenwagen de Tamiya, ref.35147.
-Fotograbado de Eduard para Sd.Kfz.232, ref.35-060.
-Fotograbado de Aber para Sd.Kfz.250/8, ref.35-074.

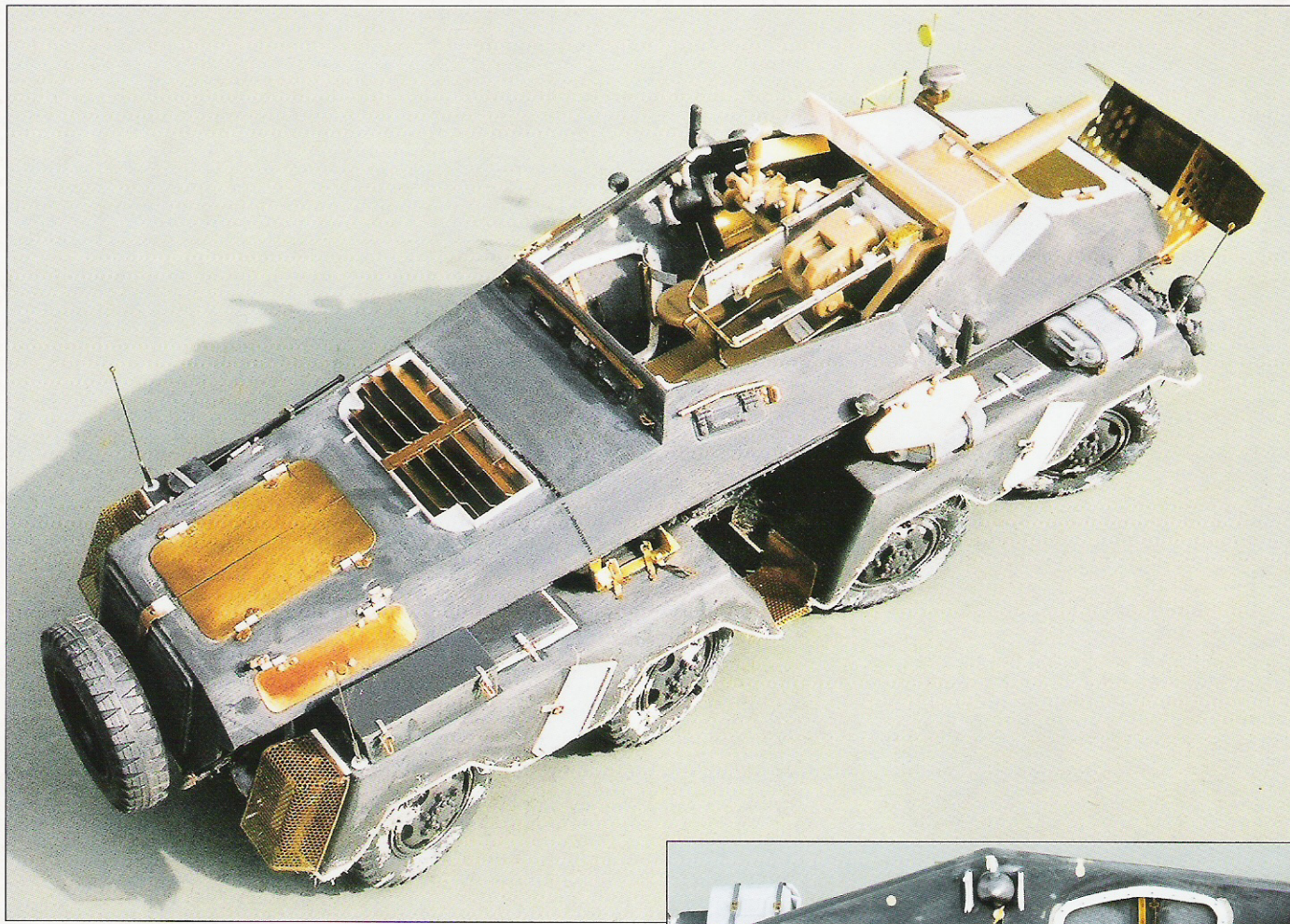
El kit de Tamiya es tan antiguo que, además de realizar la trasformación con el cañón de 7,5cm, hay que hacer un completo trabajo de mejora.

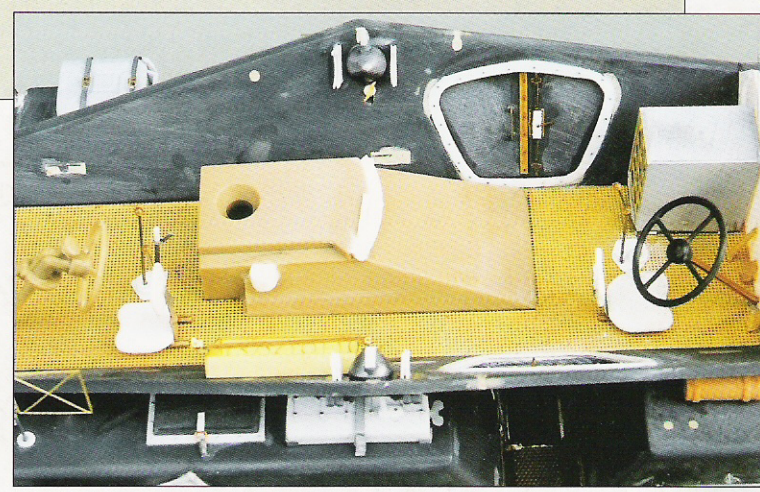
La producción de la serie de vehículos de ocho ruedas Schwerer Panzerspähwagen, fabricados por las compañías Deutsche Werke y Schichau, se mantuvo a buen ritmo desde 1936 hasta el otoño de 1943. Subsiguientemente, Büssing-NAG asumió la producción de los vehículos blindados pesados, destacando el elegante y futurístico Sd.Kfz.234.

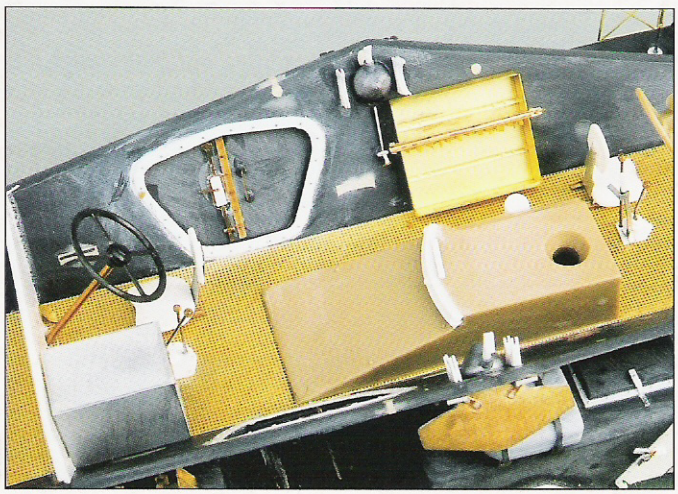
Por su parte, la producción del Sd.Kfz.233 abarcó desde octubre de 1942 hasta octubre de 1943, aunque durante todo aquel año sólo se llegaron a fabricar 109 vehículos, de los cuales diez de ellos serían reconvertidos en Sd.Kfz.231/232. En esencia, el Sd.Kfz.233 era un Sd.Kfz.231 modificado al que se le había eliminado la torreta. La parte superior de la superestructura estaba abierta y montaba un cañón StuK37. Los visores simplificados y sin blindaje permiten identificar a los primeros Sd.Kfz.233, ya que las versiones posteriores llevaron visores blindados.

En cuanto al armamento, no se conoce con exactitud la cantidad de proyectiles que solía llevar, oscilando entre 32 y 55, aunque la ergonomía del interior del vehículo sugiere como cantidad más probable 32 proyectiles. Por otra parte, también contaba con una ametralladora MG34 ó MG42.

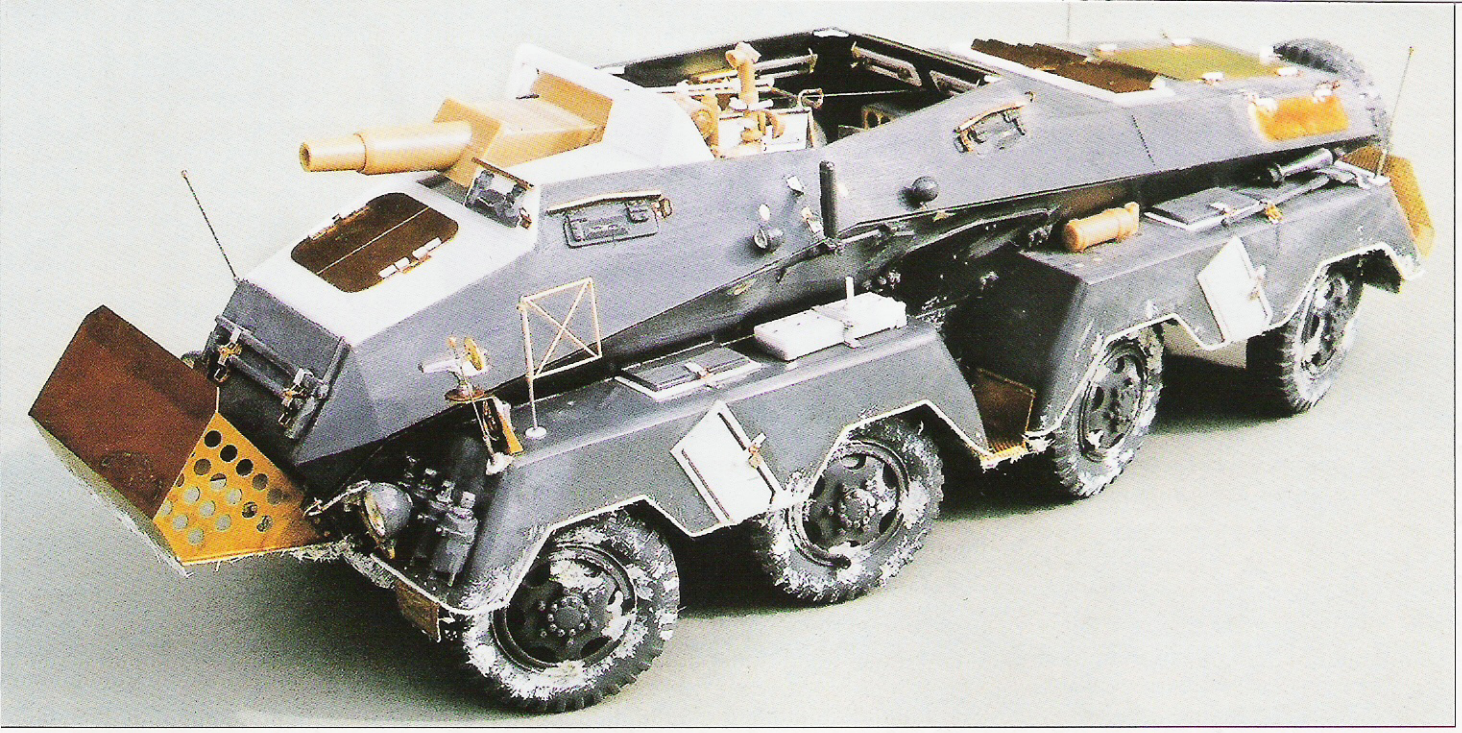
Integrados en pelotones de seis vehículos dentro de cada batallón de reconocimiento,







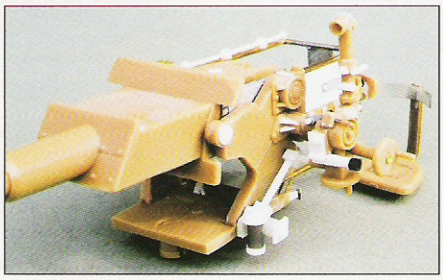
La plataforma o suelo del vehículo es un fotograbado de Accurate Armour, marca que comercializa planchas antideslizantes de distintos tipos. La base del cañón también procede del Sd.Kfz.251/9 de Tamiya.

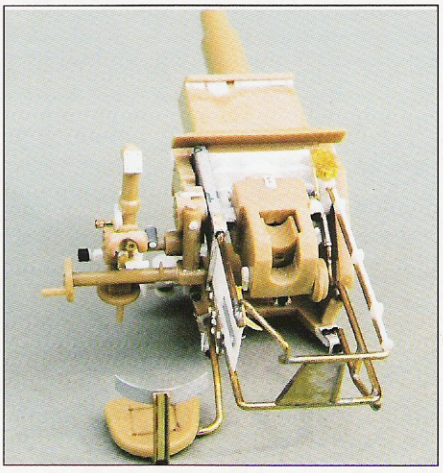


los Sd.Kfz.233 estuvieron en todos los frentes europeos y en el norte de Africa. Concretamente, existe una gran cantidad de material fotográfico que da fe del servicio que prestaron con el Afrika Korps.

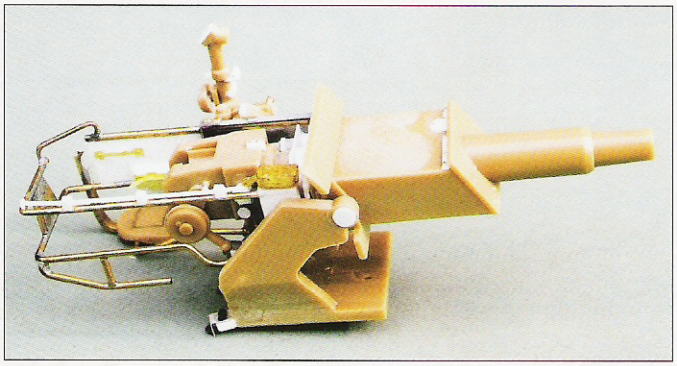
LA MAQUETA

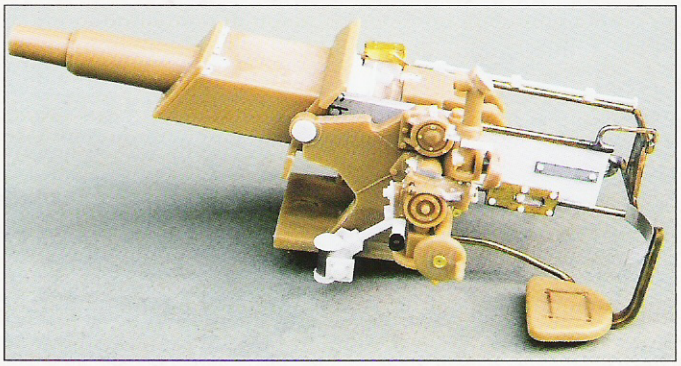
Aquellos que deseen construir este vehículo tendrán que transformar y realizar un exhaustivo trabajo de mejora sobre alguna de las maquetas ahora disponibles en el mercado. Cuando yo realicé este modelo (hace ya unos años) sólo se podía recurrir al kit de conversión de la firma Cri.El Model, del cual no puedo aportar ningún comentario puesto que nunca tuve la posibilidad de verlo.





El cañón de 3,7cm procede del Sd.Kfz.251/9 de Tamiya y como se puede comprobar en las fotos, también necesita un exhaustivo detallado. A destacar la cesta de recuperación de casquillos, hecha con alambre de latón.

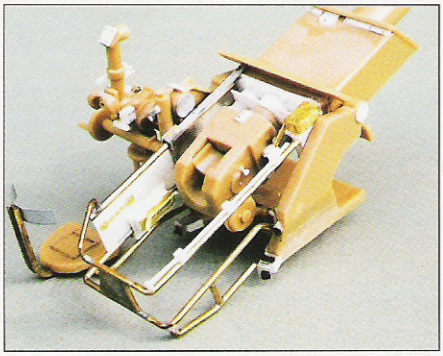




En lo que a mí respecta, he utilizado varias maquetas y de accesorios para hacer esta transformación (ver cuadro de materiales). Destacaría en primer lugar el antiguo Sd.Kfz.232 (8 Rad) de Tamiya, mientras que para todo lo referente al cañón he utilizado el mucho más reciente Sd.Kfz.251/9 de la misma marca. El plástico se ha complementado con fotograbados de Eduard y Aber, y con muchas piezas de construcción propia.

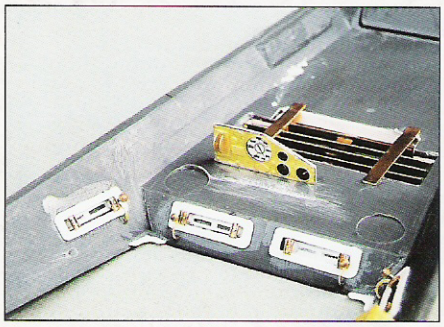
Considerando que el modelo de Tamiya tiene casi treinta años, no se puede decir que sea malo, aunque su nivel de detalles es bastante basto, sobre todo por el espesor del plástico. Por otra parte, aunque el kit del Sd.Kfz.251/9 es mucho más reciente, he de decir que el nivel de detalles del cañón es muy pobre y que presenta defectos sustanciales y muy chapuceros.

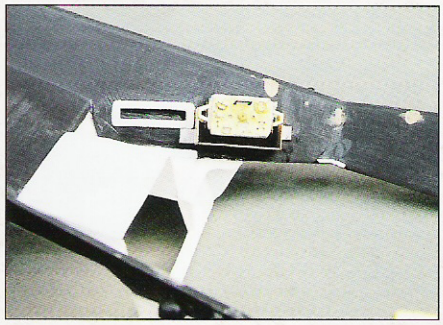
Casi todas las mejoras se han realizado con plástico, especialmente en los mecanismos de puntería y elevación.



Respecto a los fotograbados, el de Eduard se comercializa a un precio muy competitivo y como de costumbre merece la pena, pero yo siempre me decanto por Aber cuando existe esta alternativa.

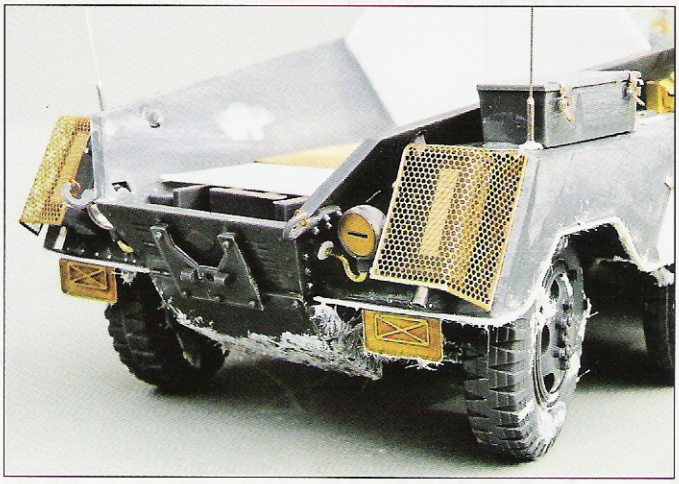
Un inconveniente que suelen tener los fotograbados de Eduard para vehículos militares es que las planchas son muy delgadas y por ello poco realistas, fallo que no deja de ser curioso, puesto que la mayoría de las veces el problema es el contrario.



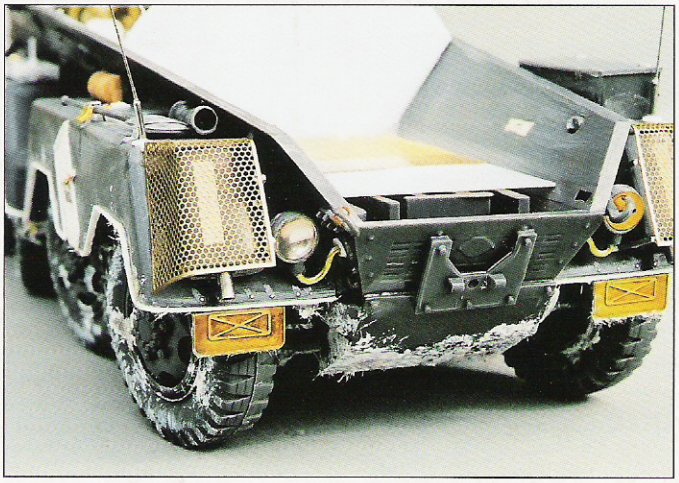


La mitad superior del casco también debe detallarse por dentro. Lo más trabajoso ha sido mejorar todos los visores.

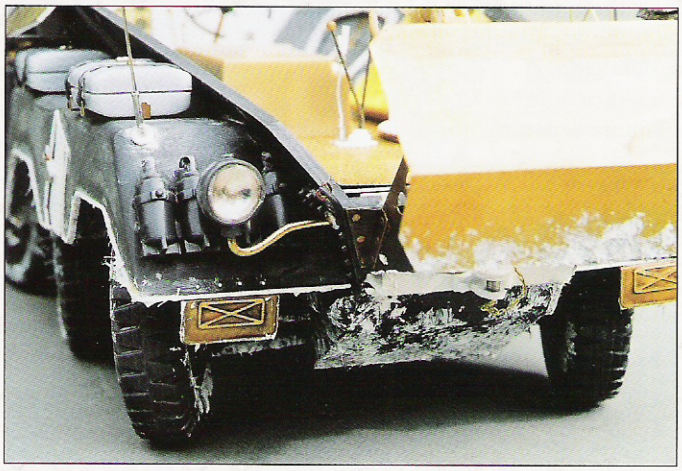
Al llegar a las fases 6 y 7 de las instrucciones de Tamiya toca ocuparse del montaje del casco y de los guardabarros. Estos últimos son muy gruesos y bastos, especialmente en lo que se refiere a los bordes y a los cajones internos. Primero añadí el reborde inferior de los guardabarros con tiras muy finas de plástico, las cuales se pueden adaptar fácilmente al perfil de éstos. Por su parte, las tapas de los cajones se eliminaron y reemplazaron por lámina de plástico y tiras del mismo material. Fue entonces cuando pegué los cuatro guardabarros a la parte inferior del casco.

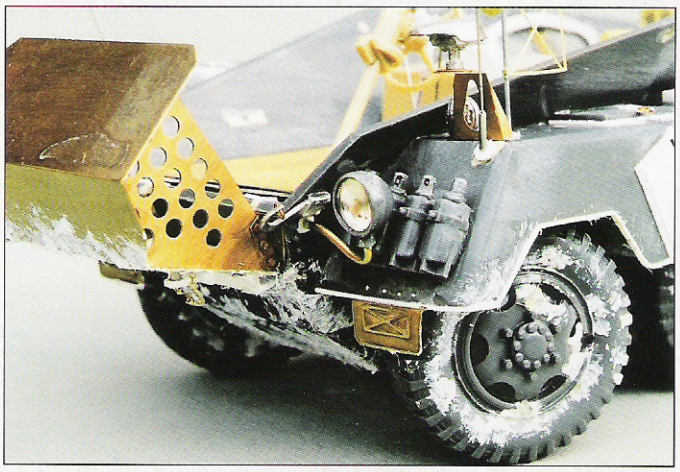


El fotograbado de Eduard resuelve con calidad algunos detalles como las protecciones de los escapes.



Los fotograbados de Eduard se han combinado con otros de Aber, procedentes de la plancha para el Sd.Kfz.250/8.

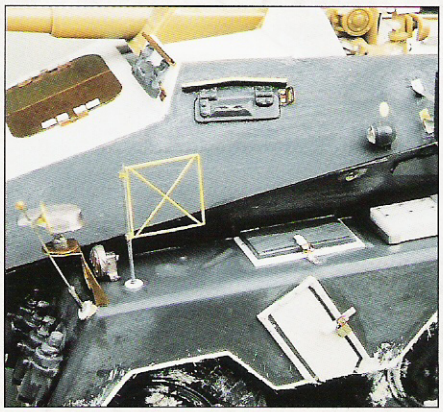


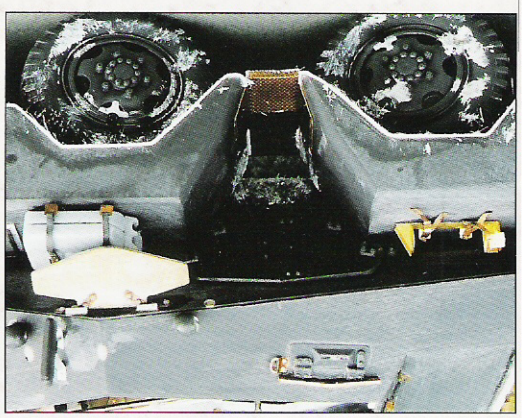


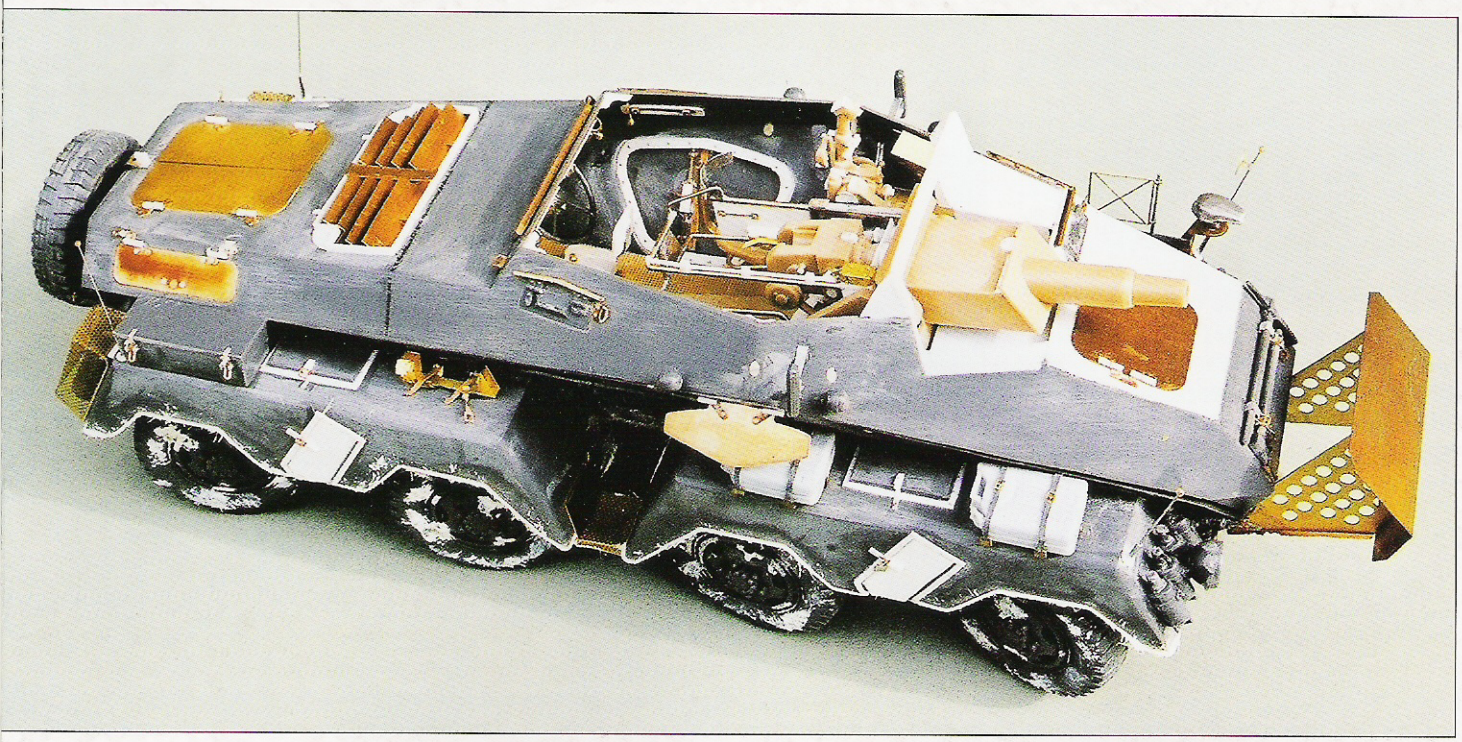
MONTAJE Y DETALLADO

Primero seguí religiosamente las instrucciones del Sd.Kfz.232 de Tamiya desde la primera etapa hasta la quinta (montaje de suspensiones, ruedas y transmisión), escepto las puertas de acceso laterales (piezas C4 y C7) que dejé para más adelante. Como muchos maquetistas sabrán, estos vehículos tenían un sofisticado sistema de conducción, el cual he montado no sin cierto esfuerzo. Recordad que, cuando el vehículo giraba, las dos ruedas delanteras quedaban orientadas hacia un lado y las dos traseras hacia el opuesto, pudiéndose representar la maqueta con un bonito giro. Esto y el detalle de las válvulas de aire añadido en los neumáticos es lo único a destacar en esta etapa del montaje.

Los guardabarros necesitan un completo afinamiento general, y añadir todo el reborde inferior. Para hacer esto último se ha empleado una fina varilla de plástico, que al reblandecerse con el pegamento líquido se adapta bien a los contornos.



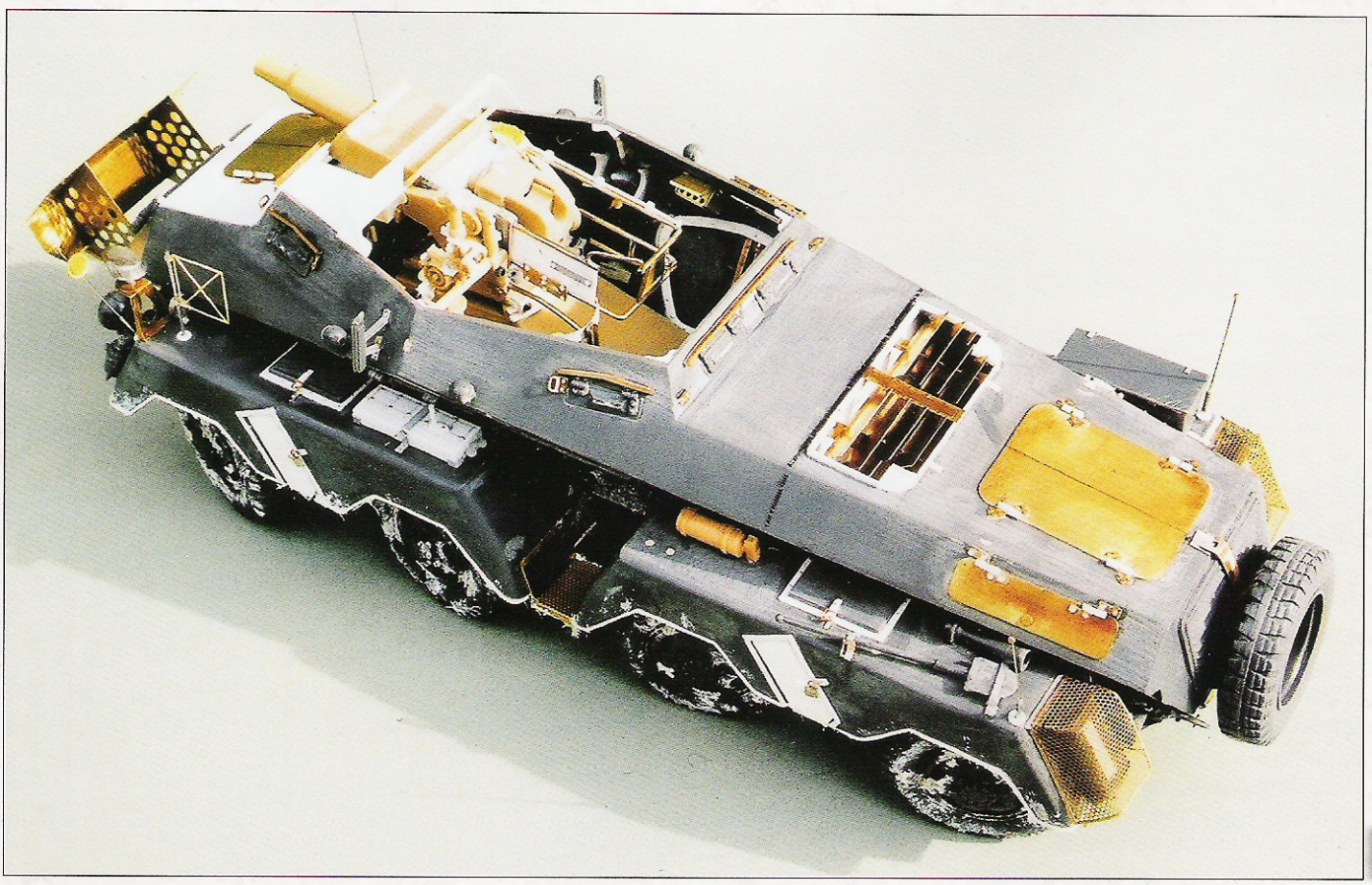




Comentar también que, aunque en esta fase las instrucciones indican que ya se deben pegar la parte superior e inferior del casco, no lo haremos así. De momento es necesario dejar la barquilla inferior abierta para poder trabajar los interiores.

El fotograbado de Eduard sirve para detallar el exterior del vehículo, pero no incluye nada para el interior, que se ha detallado en su mayor parte con piezas sobrantes y otras de construcción propia. Un detalle importante es el perfil interno de las portezuelas de acceso para la tripulación, realizado con lámina de plástico y unos diminutos remaches, debiéndose completar además todo el sistema de cierre y añadir las bisagras. El borde biselado de la abertura que presenta el kit no hace sino agravar los problemas de encaje.

Lo que más problemas me ha dado de toda la maqueta ha sido abrir la superestructura superior, reconstruyendo a su vez toda la plancha donde va la escotilla del conductor. Primero grabé una línea con la cuchilla a aproximadamente 1 milímetro de los bordes y luego eliminé el plástico con una sierra circular, regulando el minitaladro a pocas revoluciones. Finalmente hay que afinar los cortes a base de lima y lija, debiéndose reducir el grosor del plástico desde los 1,5 mm que en realidad tiene hasta 0,25 milímetros aproximadamente. Después de reconstruir las planchas eliminadas con lámina de plástico utilicé cianoacrilato para pegar piezas y sellar juntas,

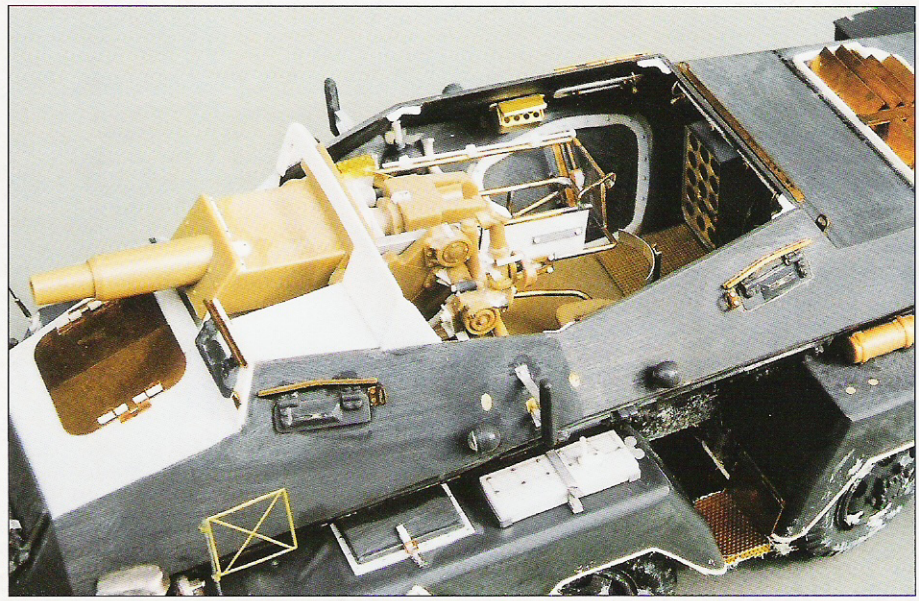


añadiendo finalmente las tapas de la escotilla del conductor en fotograbado y detallando sus bisagras con fina varilla de plástico de sección redonda.

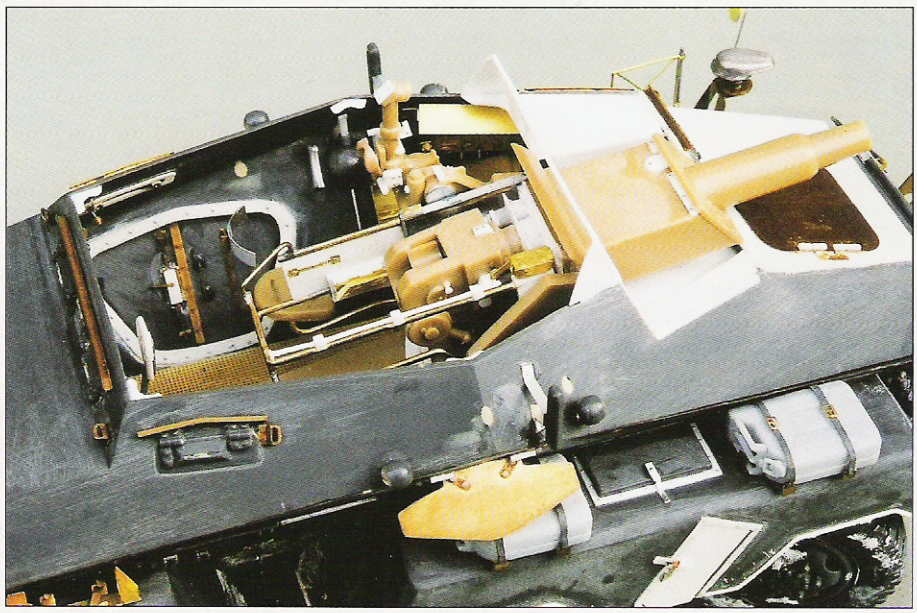
A la hora de trabajar los interiores, lo primero que hay que solucionar es cómo obtener el suelo o plataforma antideslizante para el interior del vehículo. Afortunadamente, el mercado de accesorios ofrece planchas estándar en metal fotograbado con diversos tipos de relieve antideslizante, y sólo se precisa cortar y pegar la que sea apropiada. Yo siempre utilizo las que ofrece el catálogo de Accurate Armour, que comercializa una gran variedad de tipos de excelente factura a un precio muy razonable.

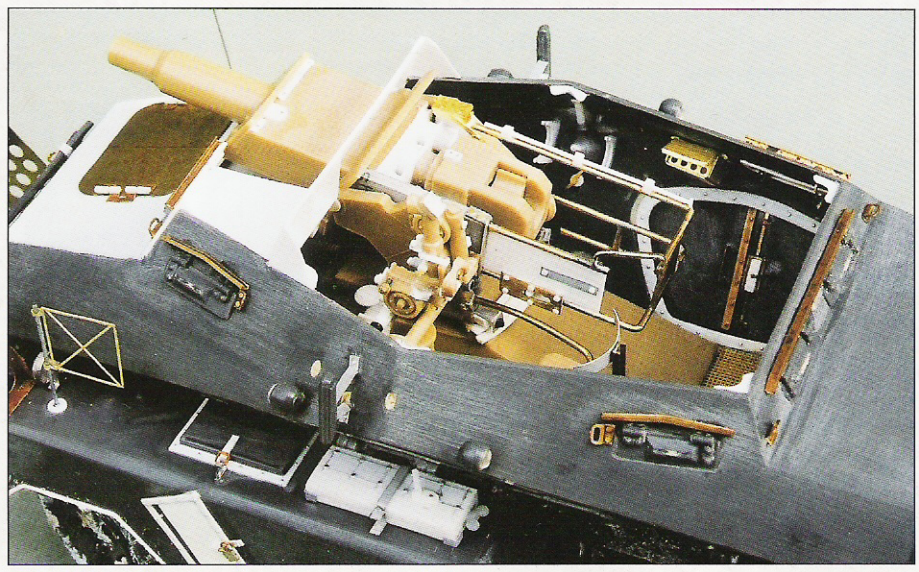
En cuanto al cañón de 3,7 cm, como ya he comentado al principio es el que trae el Sd.Kfz.251/9 de Tamiya. Pero además del arma propiamente dicha, también debemos obtener del kit japonés lo que es su plataforma de anclaje, y esta viene moldeada junto al suelo del semioruga. Se tercia, por tanto, separar este elemento del resto y para ello volví a utilizar un disco de corte adaptado al minitaladro, siempre regulado a no muy altas revoluciones. Lo mejor es cortar dejando un cierto margen de plástico sobrante y después rematar los cortes con limas o papel de lija. Las sierras circulares son siempre difíciles de controlar (y peligrosas), y si nos empeñamos en lograr un corte limpio a la primera tenemos casi asegurado que nos vamos a cargar el trabajo.

Respecto al detallado general del StuK37 resultaría demasiado prolijo y extenso enumerar una a una la gran cantidad de minúsculas piezas añadidas, casi todas ellas realizadas con plástico: varillas, elementos cuadrados y rectangulares planos, y especialmente toda clase de pequeños discos de plástico para imitar los topes de los ejes cilíndricos en todos aquellos puntos donde bascula el cañón y la gran cantidad de ruedas de



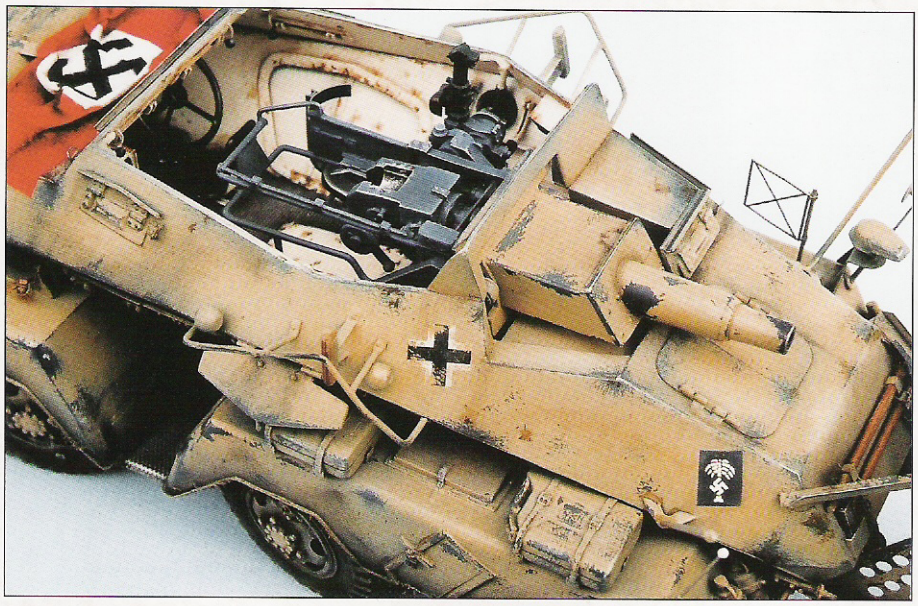
Aquí se aprecian las dos planchas superiores que es necesario rehacer con lámina de plástico. Las escotillas del puesto del conductor son fotograbados, detallándose las bisagras.

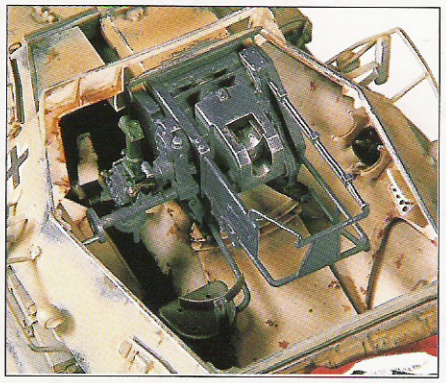




calibración en el sistema de puntería, etc. Las fotos ilustran mejor cuáles han sido las mejoras realizadas en base a la documentación que tenía, destacando la cesta realizada con alambre de latón. Por lo demás, es un trabajo que ya he explicado en el monográfico nº6 de la serie Nuts & Bolts, dedicado al Sd.Kfz.251/9. Os lo recomiendo como referencia para cualquier vehículo que lleve este cañón, y en general para superdetallar el bonito semioruga germano, aunque ya sé que está mal hacer publicidad de uno mismo.

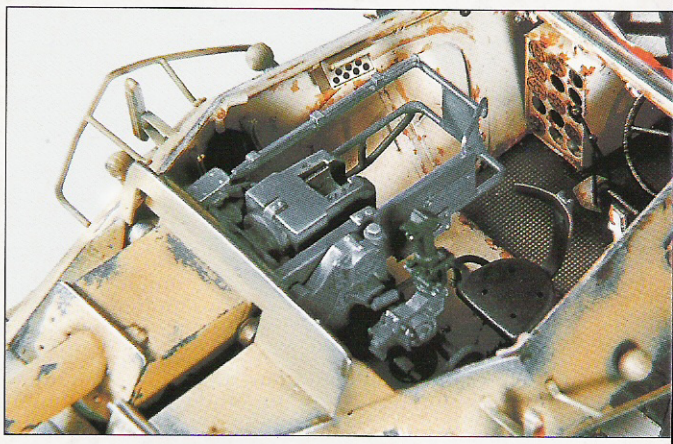
En todo lo referente al detallado general del puesto de tiro y conducción, deciros que es más espartano de lo que parece y que el fotograbado de Aber (ver cuadro de materiales) puede ser de gran ayuda. El resto lo he solucionado con plástico, varillas metálicas, etc.; sin olvidar algo muy importante: construir el mamparo de separación entre este compartimento y el del motor, puesto que al final, a través de las placas de refrigeración del motor o de la abertura superior podría apreciarse un feo hueco vacío. Quiero terminar este apartado diciendo que no existe suficiente información gráfica sobre esta versión



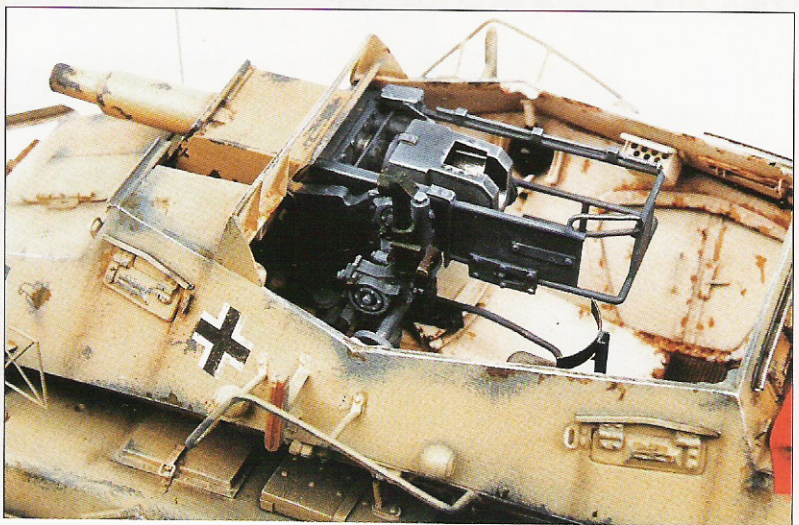


Los mecanismos del cañón se dejan en un tono gris muy oscuro. Los relieves están trabajados a pincel seco.

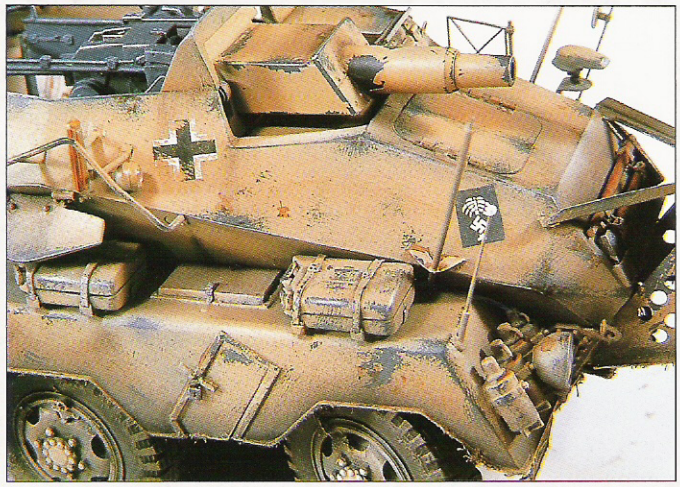
Los desconchones se han trabajado de la siguiente manera: primero aplicamos una base de gris oscuro acrílica y la dejamos secar bien. Después aplicamos el color arena en esmalte y, tras dejarlo secar, frotamos las superficies con un cepillo de cerdas cortas y duras empapado en aguarrás. Con ello se elimina el color arena y aparece el gris aleatoriamente.

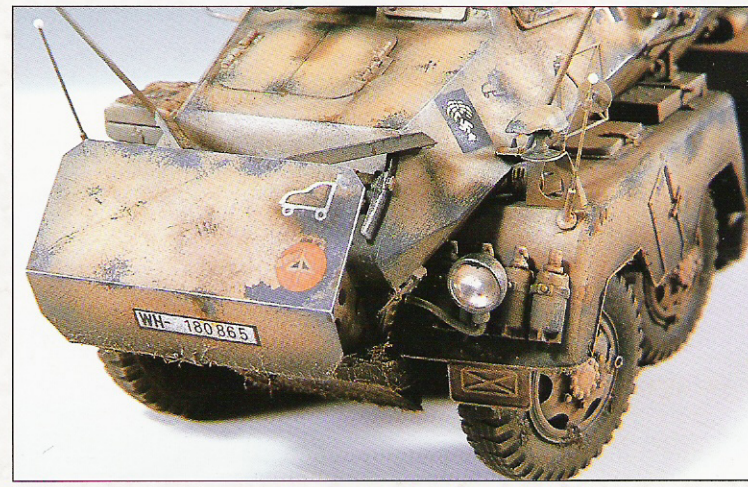


El tratamiento del interior es muy sencillo y ha sido resuelto a base de lavados al óleo de siena tostada sobre una base acrílica de blanco acrílico aplicado con esprái.

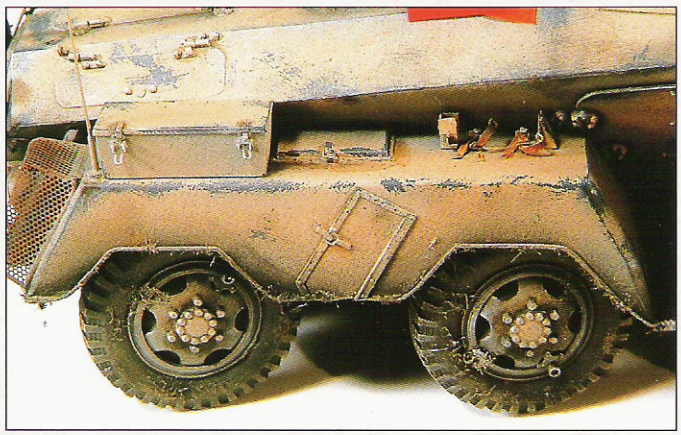


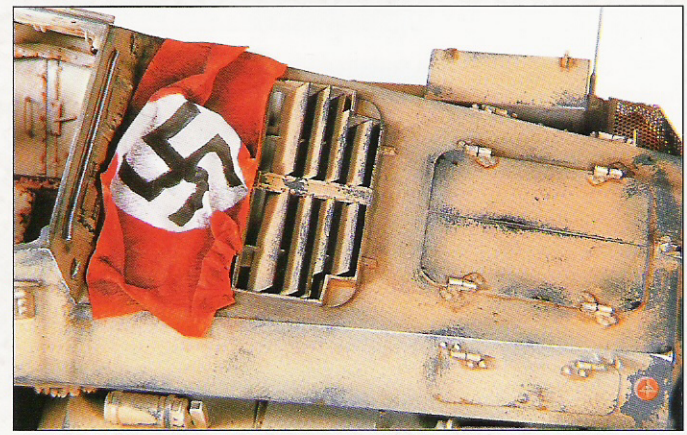
El acabado del interior también incluye numerosos desconchones, pintados con marrón rojizo.





Algunas aristas se han repasado a pincel seco con color acero. Por su parte, todas las cruces, matrículas y símbolos tácticos son transferibles de la marca Archer Fine Transfers.





concreta del vehículo para saber con exactitud la ubicación de algunos elementos y así, la posición del contenedor de proyectiles (construcción mixta fotograbados/chapa de aluminio), es una mera conjetura.

Un capítulo aparte dentro de lo que son los interiores, pero ahora a realizar en la mitad superior del casco del vehículo, son los visores. Afortunadamente me había decantado por hacer un Sd.Kfz.233 de producción inicial, cuyos visores eran más simplificados y carecían de blindaje, siendo mucho más complicados los que llevaron las versiones posteriores. Con todo y con eso, no creáis que la realización de los seis visores ha sido un paseo militar: hay que recortar y ahuecar los marcos sobre lámina de plástico, realizar los cierres (fotograbados) y sobre todo fabricar y adaptar la estrecha pieza interior que lleva un par de finas aberturas rectangulares. La buena noticia es que el exterior de los visores apenas habrá que tocarlo. Por otro lado, los fotograbados solucionan sin demasiado trabajo el pequeño panel de instrumentos y el frontal de la radio.

Otra cosa que hay que hacer antes de unir las dos mitades del casco, una vez completados los interiores, es pintarlos de blanco mate, que es el color que llevaba el vehículo de verdad, porque si hacemos esto con el casco del vehículo ya montado lo vamos a pasar muy mal. Podría haber utilizado el aerógrafo, pero he preferido darlo con esprái. Es más rápido y limpio, el blanco cubre mucho mejor porque es más espeso (la pintura debe tapar el color original de todos los materiales utilizados), y si se maneja el aerosol con un mínimo de pericia y sentido común podemos lograr un acabado perfecto, muy adecuado para un antiguo vehículo militar. La pintura en esprái seca muy rápido y aguanta muy bien cualquier tratamiento pictórico posterior, incluso los más fuertes.

Y ahora que hablamos de tratamientos, para conseguir un efecto general de uso y desgaste en los interiores primero apliqué un lavado general de óleo siena tostada muy diluido por las superficies laterales, pintando

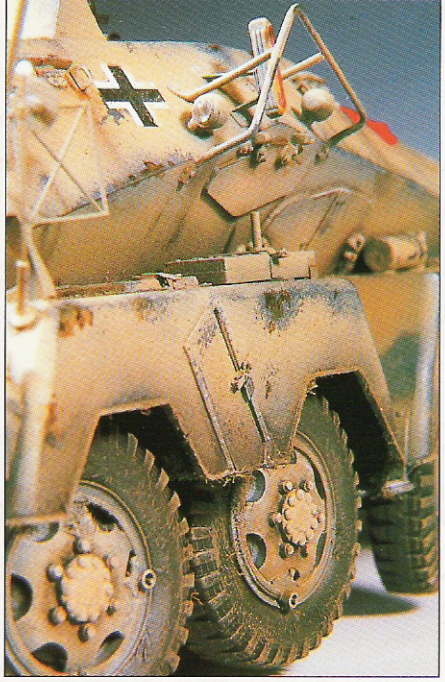
CUADRO DE COLORES CAMUFLAJE
-Dunkelgrau RAL7021: 80% de gris alemán XF63 + 20% de azul XF8 (Tamiya).
-Braun RAL8020 (Hannants).

a su vez con un marrón rojizo pequeños desconchones. El suelo lleva un efecto más intenso, haciendo lo mismo pero con una mezcla de marrón rojizo oscuro y negro. Por último trabajé los relieves a pincel seco con color acero de la firma Hannants.

Una vez pintado el interior pasé a unir las dos mitades del casco, comprobando con alivio que pese a la veteranía del kit encajaban perfectamente.

Pasemos al exterior, más sencillo y agradecido (es un decir), donde destacan algunas piezas del fotograbado de Eduard: tapas del compartimiento del motor y tapas de los cajones laterales traseros, protectores de los escapes y placas de ventilación del motor. En cuanto a estas últimas, la eliminación de las de plástico requiere paciencia y habilidad, pero hay otro inconveniente: no existen referencias claras y el único ejemplar de este vehículo que ha sobrevivido, conservado en Alemania, carece de las piezas originales. Algunos otros elementos son de construcción propia, pero todos los aficionados a los vehículos sabemos que la mayoría de los detalles añadidos a nuestras maquetas son en realidad de fabricación mixta. Podemos aprovechar un retrovisor en fotograbado, pero su soporte será casi con toda probabilidad una fina varilla metálica (en mi caso agujas de entomología).

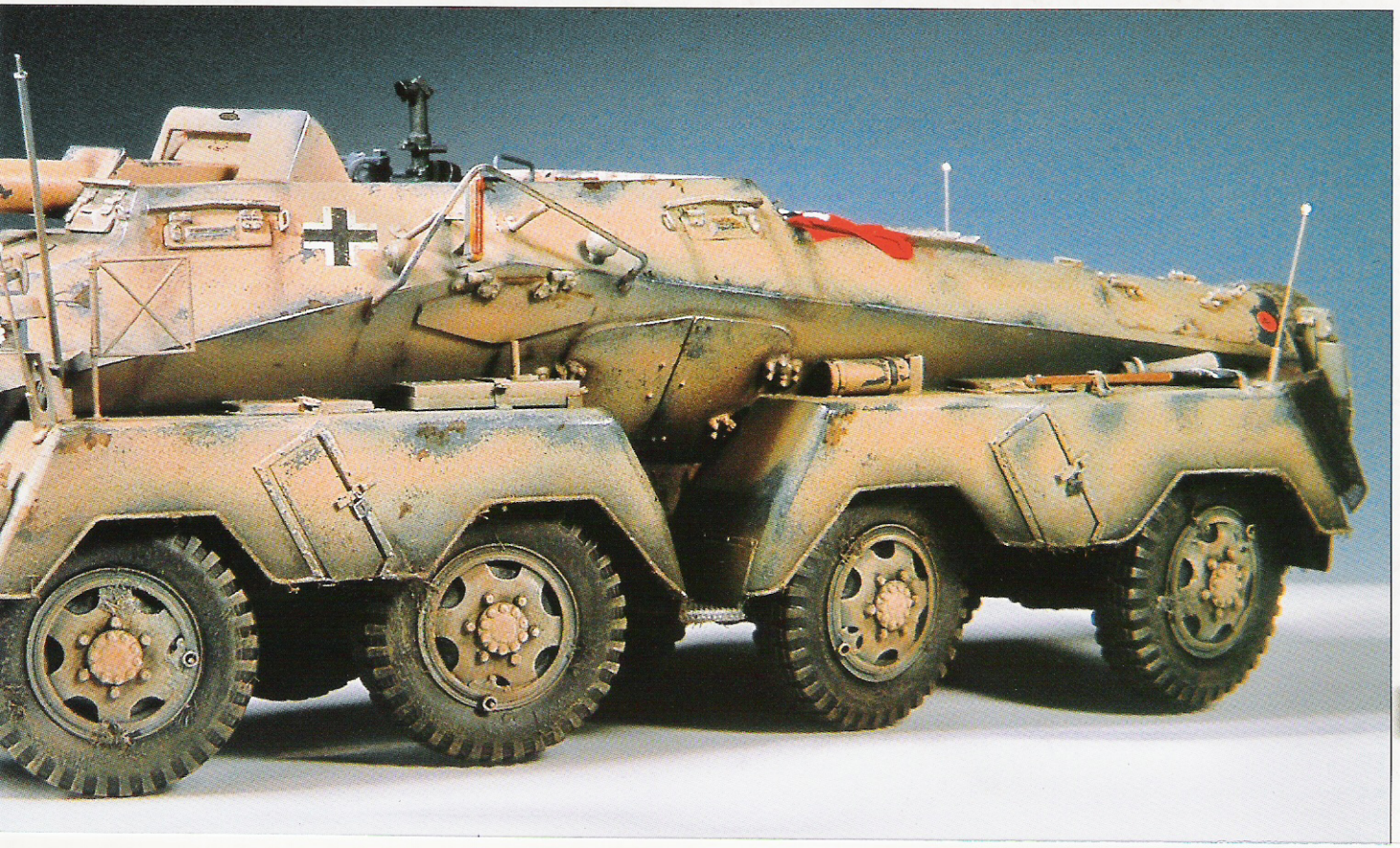
Otras veces, si hemos sido previsores y disponemos de un stock de piezas suficiente, rescataremos del olvido el habitual faro Notek, un extintor o dos latas de combustible. Finalmente, será obligatorio el habitual repaso a las herramientas y sus cierres, a los cierres y bisagras de los cajones, a las inevitables asas y cableado de los faros, etc. Aquí cada uno es dueño de complicarse la vida hasta donde quiera o pueda; no consideréis nunca el trabajo realizado por un maquetista concreto sobre una maqueta concreta como tarea obligatoria para vosotros.

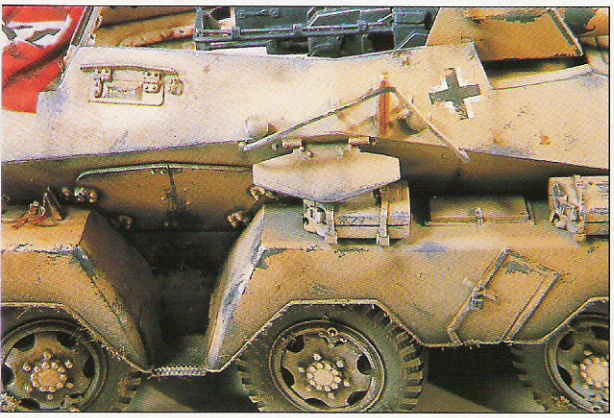


PINTURA

Antes de comenzar a pintar rellené el interior con trozos de papel de cocina para protegerlo y luego dí imprimación blanca sobre el exterior del vehículo, dejándola secar durante 24 horas.

Como mi intención siempre es mejorar la calidad de mi pintura, decidí arriesgarme y probar lo que para mí son nuevas técnicas. Los maquetistas que hayan seguido regularmente mis trabajos publicados saben de





sobra que no se me da bien eso de envejecer vehículos. En definitiva, se trataba de representar sobre este Sd.Kfz.233 que primero fue pintado de color gris oscuro (*Dunkelgrau* RAL7021), siendo más tarde enviado al Norte de África a finales de 1942 y lógicamente repintado en arena (*Braun* RAL 8020). El vehículo, lógicamente, llegaría a tener la pintura muy desgastada por culpa del sol, del viento y de la arena, y el gris oscuro aparecería por algunas zonas. ¿A que os suena?

Por mi parte, reconozco que tuve muchos problemas a la hora de representar todo esto, ya que desde el principio me plantee que reproducir la desaparición de un color superficial que deja asomar la imprimación u otro color aplicado con anterioridad debe hacerse así, literalmente, y no con procesos que imitan dicho efecto pero que en la práctica son meros recursos pictóricos. Además, también quería y me interesaba que el efecto de pintura descascarillada fuese verdaderamente aleatorio, realista, sin preocuparme de la estética. Actualmente, en la pintura de muchos vehículos se aprecia que lo que se ha buscado en realidad es un efecto estético; no se hacen desconchones reales, se hacen desconchones que queden bien.

El método seguido es en realidad bastante sencillo. Primero aerografié una capa base de gris oscuro (una mezcla de acrílicos Tamiya) y la dejé secar 24 horas, colocando después los símbolos tácticos, que son transferibles de la firma Archer, y aplicando seguidamente una mano ligera de barniz acrílico satinado para protegerlos. Al día siguiente apliqué sobre todo el trabajo anterior una capa marrón arena RAL 8020 en esmalte (Hannants) y la dejé secar también durante 24 horas.

El proceso para hacer los desconchados y que apareciese el gris de abajo se realizó de la siguiente manera: compré un cepillo de pelo de cerdo o jabalí y recorté sus cerdas hasta dejarlas aproximadamente a 5 mm de longitud. Después, empapando el cepillo en disolvente para esmaltes froté las superficies, detalles y aristas más propensos a sufrir la abrasión hasta eliminar la capa de marrón arena. Como se puede ver en las fotos, la capa de pintura más superficial a veces se levanta, pero lo más importante para mí es que lo hace de forma aleatoria. A este método se le pueden poner muchas pegas, pero se trata de una técnica que intento mejorar.

Después de esto repasé las superficies a pincel seco con una mezcla de gris oscuro y óleos y así, en lugar de iluminar los detalles más sobresalientes, quedaron oscurecidos. Terminé aplicando igualmente de forma aleatoria colores al pastel.

La pintura del cañón es la tradicional, y después de aplicar como base un tono muy oscuro dí luces y sombras con pasteles. Luego iluminé muy suavemente las esquinas y rebordes con plata cromada (Tamiya X-11) a pincel seco. Finalmente pegué el cañón a la plataforma con una pequeña cantidad de pegamento epoxídico.

Las marcas y símbolos corresponden a un Sd.Kfz.233 del 33 Batallón de Reconocimiento (15ª Panzer Division). No estoy seguro de que este batallón concreto llegara a ser equipado con estos vehículos, pero sí se sabe que fueron entregados a la 10ª Panzer Division y de ese hilo tan fino pende mi teoría.

BIBLIOGRAFIA

– *German Armoured Cars of WWII*, de John Milsom y Peter Chamberlain. Arms & Armour Press, 1974.
– *Kanonenwagen Sd.Kfz.251/9*, de Detlev Terlisten. Nuts & Bolts nº6, 1997.
– *Der Deutsch Panzer und Militarfahrzeuge an der Front Bildband*, de Tomioka Yoshikatsu. Dai Nippon Kaiga.
– Duske/Greenland Archive.

Mundo Inter Hobby

c/DOCTOR CASTELO, 24 - 28009 MADRID

Tel./Fax: 91 504 61 46

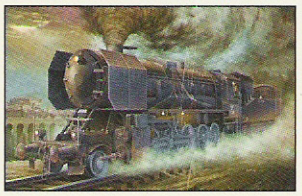
e-mail: interhobby@telefonica.net - www.interhobby.es

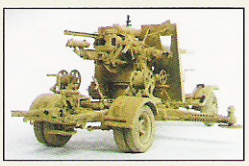
- Cursillos de pintura y pintura de figuras por encargo.
- Oferta en maquetas a 6 y 15 euros
- Coches de colecciòn
- Trenes eléctricos

DRAGON ACTION

TAMIYA

TRUMPETER





CMC NIENA M. ANDREA AFV CLUB RPM

REVISTA BIMESTRAL

Nº 1 a 6 AGOTADOS

SUSCRÍBETE

PVP: 9 EUROS

A PARTIR DEL NÚMERO 49 LA REVISTA EUROFIGURAS VUELVE A SER BIMESTRAL ESTRENANDO UN NUEVO FORMATO, CON OCHO PÁGINAS MÁS, LOMO CUADRADO Y ENCUADERNACIÓN AL HILO SIMILAR A LOS MONOGRÁFICOS, PERO A PRECIO DE REVISTA.

EURO FIGURAS: SOLO PODRAS ADQUIRIRLA EN ESTABLECIMIENTOS DE MODELISMO O EN ACCION PRESS, S.A. C/EZEQUIEL SOLANA, 16 bajo, 28017 MADRID – TEL. 913 675 708 – FAX 914 086 135 (dias laborables de 10 a 14 y de 16 a 18 horas)

www.euromodelismo.com **e-mail:suscripciones@euromodelismo.com**

Deseo suscribirme a la revista EuroFiguras por 6 números más tapas al precio de:

España: 54,00 € a partir del nº..... **Europa: 70,00 € a partir nº .....** **Envíos aéreos: 95,00 € a partir nº .....**

FORMAS DE PAGO: ❑ Giro postal ❑ Contrareembolso (más gastos de envio) (sólo España)

❑ Visa Titular Visa ..... DNI .....

Visa nº: ..... Caducidad .....

❑ Transferencia nº cta. Accion Press, S.A.: Caja Madrid 2038-1854-24-6000008565

❑ Giro Bancario. Titular de la cta.: ..... nº cta. (20 digitos): .....

Nombre ..... Apellidos ..... Teléfono .....

Domicilio ..... Localidad ..... C. Postal..... País .....

e-mail: .....

IRON HORSE

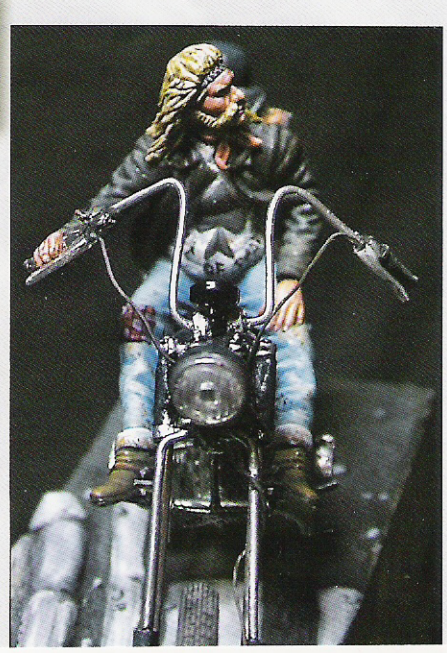
por Javier Garro Urruela fotos autor/Basilio Tante Díaz

transformación a escala de 54mm

Nos remontamos a los años 30, cuando BMW construía motos militares con motor de cilindros opuestos (Boxer), de probada eficacia y resistencia. En 1939, aunque la URSS y Alemania tenían firmado un pacto de no agresión, los rusos, al ver el efecto de la *Blitzkrieg* en Polonia y tras la guerra ruso-finesa, fueron conscientes de la necesidad de motorizar sus fuerzas armadas en previsión de una futura y más que probable guerra contra el III Reich.

Las motocicletas rusas eran de tecnología desfasada y tenían muchos problemas de manufactura, así que, tras una reunión en el ministerio de defensa, decidieron que la BMW R-71 era lo más adecuado para el Ejército Rojo. Se adquirieron cinco unidades a través de un país neutral como Suecia, que fueron desmontadas para copiar y fabricar los motores, cajas de cambios y resto de componentes en Moscú. En 1941 los primeros ensayos de la M-72 fueron mostrados a Stalin, que dio el visto bueno para su fabricación inmediatamente.

Otro punto de vista sobre este tema es que, en virtud del pacto de no agresión germano-soviético, la BMW aportó los planos de construcción. En 1941 la marca alemana empezó a fabricar la R-75, pero sin dejar de fabricar la R-71, quizá con la idea de vender



a los rusos los excedentes de esta última. La factoría de Moscú empezó a producir cientos de motos, pero la ciudad era un objetivo prioritario para los bombarderos de la Luftwaffe y por ello se decidió trasladar la fábrica a Irbit, en los Urales (de ahí su nombre), donde el único edificio posible que podía albergarla era una destilería que fue acondicionada para la producción en masa de la M-72. El 25 de octubre de 1942 salió de fábrica la primera de ellas y hacia el final de la guerra 9.799 unidades habían sido enviadas al frente.

Respecto a la BMW R-71, comentar que también fue copiada y usada en la II Guerra Mundial por Harley-Davidson (modelo XA-Experimental Army, con unos 1.000 ejemplares construidos), mientras que los japoneses copiaron a su vez la WLA pero con motor de cilindros en V.

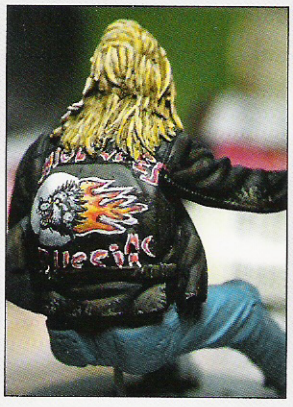
Hasta la actualidad se han fabricado casi cuatro millones de unidades desde que salió de fábrica la primera M-72, siendo una empresa privada la que mantiene el aire retro en los diseños antiguos y novedades con una tecnología y calidad de fabricación totalmente modernizada.

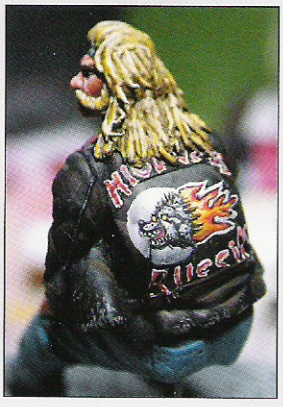
Remodelado de la figura con masilla epoxy, donde destacan especialmente los largos cabellos.

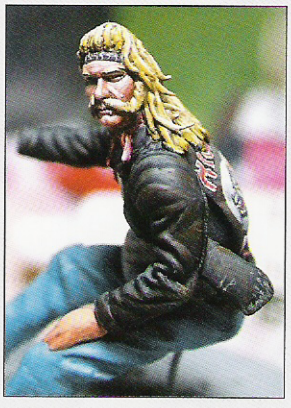
REFERENCIAS

- Revista Biker Zone nº112 y 113.

www.imz-ural.com
www.nightwolves.ru
www.night-wolves.de
www.biker.ru





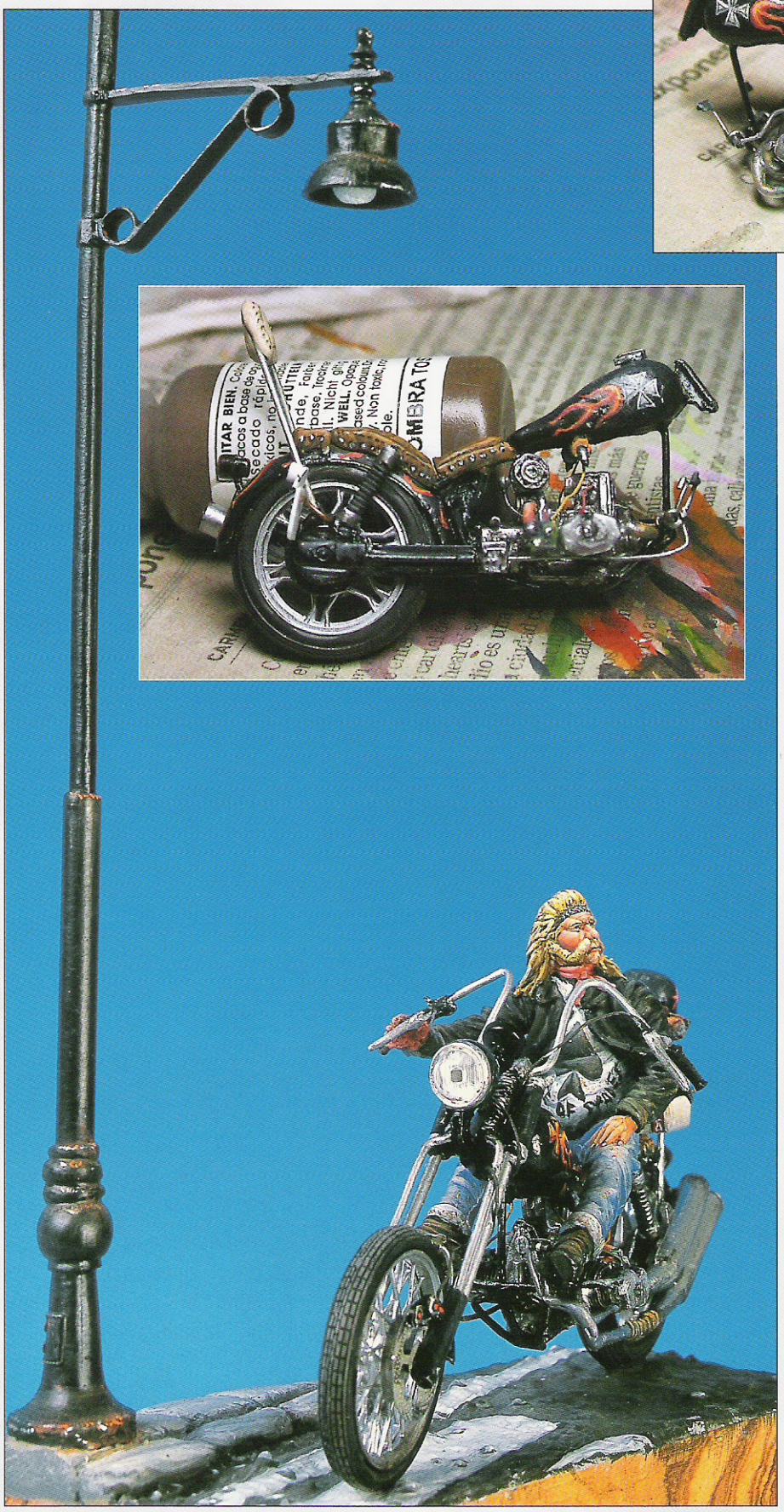


MC NIGHT WOLVES

La historia de este moto-club está ligada a los cambios que se dan en la sociedad rusa a partir de los 80, tras setenta años de era soviética que finalmente no dieron al hombre la capacidad de vivir como él desea. Estamos en 1983, año en que se celebró el primer gran concierto ilegal en Rusia, ya que todavía estaban prohibidos por el estado y éstos solían acabar en peleas masivas. Aquí nace el prototipo de motorista como una fuerza para proteger a los músicos.

Después de seleccionar a la gente, el 31 de mayo de 1989 se forma Night Wolves MC de Rusia, cultivando la filosofía de hombre libre y adoptando como símbolo de ella la motocicleta. No será hasta 1992-1994 cuando al MC se le reconoce internacionalmente por la comunidad *biker* y empiezan a organizar eventos como la 1º Convención Internacional de tatuadores en Rusia en 1995. Ese año también se crea y registra estatalmente la Asociación de Motoristas de Rusia, que organiza el 1º Bike Show Internacional durante tres días con la participación de más de 5.000 motoristas de muchos países. En 1999 organizan una exposición internacional de motos donde presentan la *chopper* Ural-Wolf, fruto de la colaboración entre el moto-club y la fábrica. Debemos tener en cuenta que la moto que más tenían a mano para transformar era la Ural 750 y otros modelos de Ural, y la que mayoritariamente equipa a los *biker* rusos.

Existen muchos grupos musicales que han grabado temas con referencias a los motoristas en general y a las Harley-Davidson en particular. De entre todos ellos hay uno que se presenta por sí sólo: Motorhead, que empieza su andadura en 1975 y sigue en activo en la actualidad. Este legendario grupo tiene varias canciones que tratan el ambiente *biker*, donde la más conocida es "Iron Horse/Born to Lose" (álbum *On Parole*, 1976).



Comento todo esto porque para transformar la figura me he basado en el aspecto de Lemmy Ian Killmister, cantante de Motorhead, y porque el dibujo que he pintado en su camiseta es el que aparece en el álbum *Ace of Spades* (1980), todo un símbolo musical del ambiente *biker* y heavy metal.

En definitiva, se trata de transformar la BMW incluida en la ref. de Andrea *The Scape* en una *chopper* Ural, y el motorista caracterizado de Indiana Jones en un *biker* del MC Night Wolves en la década de los 90.

LA URAL

Además de la BMW de Andrea he utilizado dos motos de colección incluidas en la serie de fascículos Grandes Motos Clásicas (Altaya), que me han venido muy bien para canibalizar algunas piezas y hacer las ruedas, que eran el principal problema a la hora acometer esta transformación. Al final me quedé sólo con el motor de la BMW, realizando las siguientes modificaciones:

Motor: Hay que hacer las tapas de los cilindros más planas (lámina de plástico y masilla Andrea), carburadores (lámina de plástico), cableado eléctrico (hilo de cobre), tomas de aire (tubo de estaño) y filtro de aire (pieza de la caja de sobras).

Escapes: Son de tubo de estaño, con los protectores de este mismo material y las trompetas finales canibalizadas de otra moto.

Chasis y cardan: Es de construcción propia y está hecho con alambre de acero. El basculante es de lámina de plástico, al igual que el cardan.

Amortiguadores traseros: Están hechos con lámina de plástico e hilo de cobre

Depósito: Es el original pero alargado con masilla, sin la marcha atrás y con el tapón canibalizado de otra moto.

Mandos avanzados: Son de alambre de acero, alambre de cobre y plástico.

Las modificaciones realizadas sobre la moto implican el aprovechamiento de piezas canibalizadas de miniaturas de colección, ya que los kits de motos civiles a escala 1/35-1/32 son prácticamente inexistentes.

El basculante trasero se ha modificado con plástico y los amortiguadores son de alambre de cobre. También se aprecian los asientos modelados con masilla.

Asientos: Los asientos de cuero se han modelado con Andrea Sculp. El respaldo se ha realizado con esta misma masilla y alambre de acero.

Matrícula: Aquí han intervenido nuevamente la lámina de plástico y el alambre de cobre.

Faros: Tanto el delantero como el trasero se han canibalizado de otra moto, haciendo el cableado del delantero con hilo de cobre.

Guardabarros trasero: Se trata de otra pieza obtenida de las motos de colección ya mencionadas.

Horquilla delantera: Es de alambre de acero y cobre, con partes de latón y lámina de plástico, al igual que el manillar. Los puños se han canibalizado de otra moto.

Discos de freno: También provienen de otra moto, siendo mejorados con las pastillas hechas de lámina de plástico y masilla Andrea. El cableado es de hilo de cobre.

Ruedas: Las llantas y los neumáticos son de una moto de colección, y para acercarme a la escala (21 pulgadas en la llanta delantera y 18 en la trasera) he utilizado de dos tipos; delantera de radios y trasera de aleación y brazos; algo habitual en las *chopper*.

PINTURA DE LA MOTO

Toda la pintura ha sido realizada con acrílicos Vallejo. En la zona del depósito y del guardabarros se han mezclado con médium metálico (negro brillante, azul intenso y médium metálico), con luces de azul intenso y barnizado con barniz satinado de Vallejo rebajadocon mucha agua.

Los cromados llevan el color *chain mail* de Citadel, con sombras muy diluidas de negro brillante mezclado con azul intenso y algún toque de naranja. Las luces llevan plata de Vallejo y los efectos más intensos de luz se han realizado con Efecto Cromo de Macota Fantasía (comercializado en spray y utilizado en modelismo y otras aplicaciones). No queda como un cromado de verdad pero se acerca. Los cromados de las llantas también llevan este producto y lavados muy tenues de negro brillante y azul intenso.

LA FIGURA

El trabajo de remodelado sobre la figura original de Andrea comienza por dar una mayor corpulencia al personaje. Para ello y con masilla Feroca le engordé los glúteos y las piernas, además de dotarle con una buena barriga "cervecera". También ha sido necesario modificar las posturas de brazos y piernas, remodelando a su vez los pantalones para convertirlos en unos tejanos (bajos, bolsillos traseros y algún remiendo), añadiendo finalmente unas botas vaqueras. El trabajo de modelado también incluye las manos, asi como los cabellos y las patillas, realizando todo ello con masilla Andrea y Feroca.

DETALLES FINALES

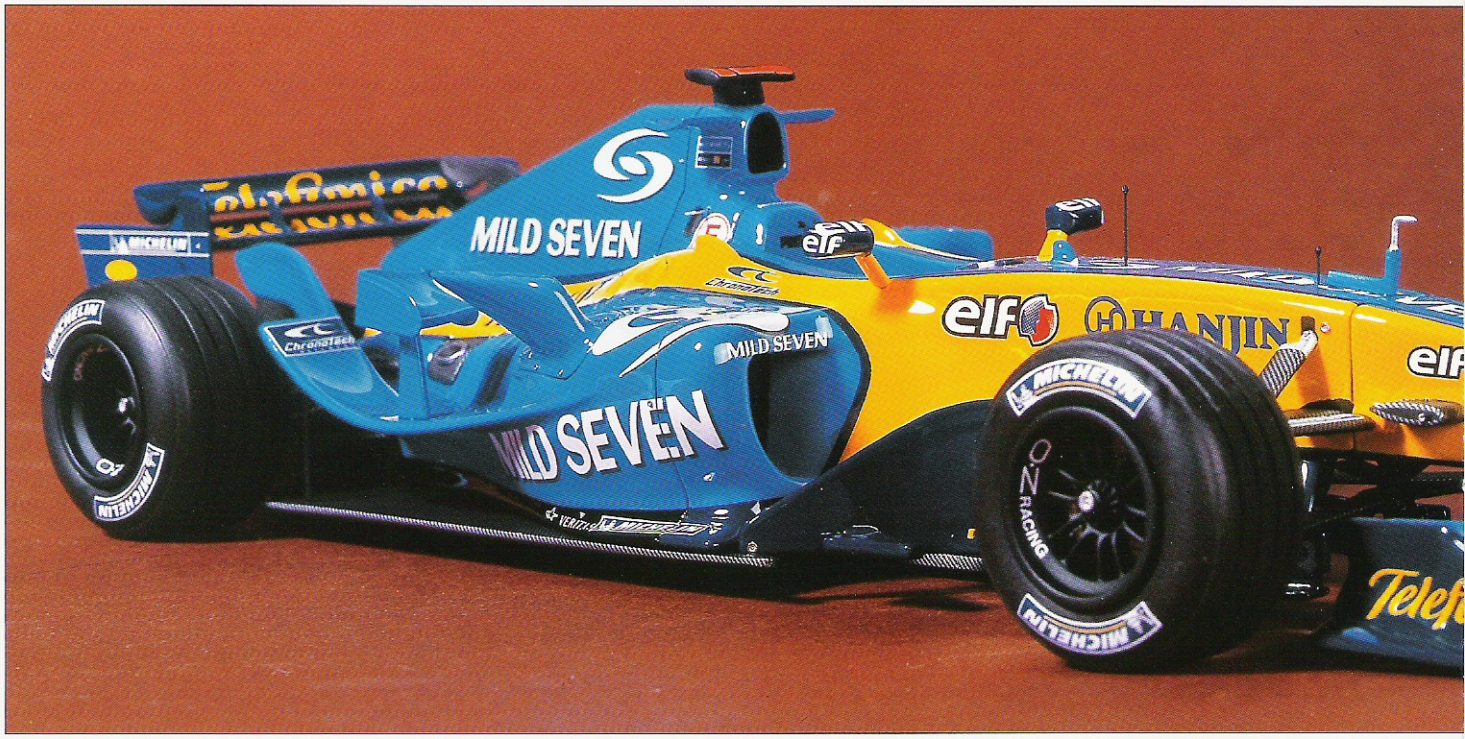
Son importantes y para hacerlos habrá que echar mano de toda clase de materiales y buscar detenidamente en nuestra reserva de piezas sobrantes. Así, la caja de vodka marca Tovaritch está hecha con lámina de plástico y el elástico con hilo de cobre de dos grosores, mientras que las botellas son de Verlinden. La marca Tovaritch es auténtica y el logo ha sido pintado a mano alzada. Por su parte, el perro es de EMI y lleva en la cabeza un casco francés (adrian) a escala 1/35. El casco del motorista es de Andrea.

Los cascos están decorados con negro brillante, azul intenso y amarillo mate, y para las raspaduras realizo una mezcla de los dos últimos para obtener un tono verde, retocando con color Chainmail de Citadel. Comentar que aquí me he permitido una "licencia artística" con las estrellas rojas, ya que no las he visto en ninguna chopper rusa (la Cruz de Malta si). Decidí poner las estrellas para darle color y un toque soviético, aunque los Night Wolves se reconocen sin ideas políticas. A pesar de todo, en su web de Alemania, aparece una moto con bandera roja y la hoz y el martillo como decoración.

La base sobre la que se apoya la miniatura fue modelada con putty corriente y masilla Feroca. La farola, otra pieza sobrante, ha sido alargada y convenientemente detallada, pintándola con negro mate y amarillo y con alguna luz final de color hueso. Para imitar la herrumbre pinto de marrón oscuro una zona concreta y luego doy unas primeras luces con naranja y una última luz con naranja y amarillo, siempre en aquellas zonas donde sea posible que el agua se retenga. De las zonas de herrumbre para abajo, así como en la baldosa pegada a la farola, apliqué unas aguadas con naranja y mucha agua. Como último efecto en las zonas más desgastadas, dí algún retoque con *chain mail* de Citadel.

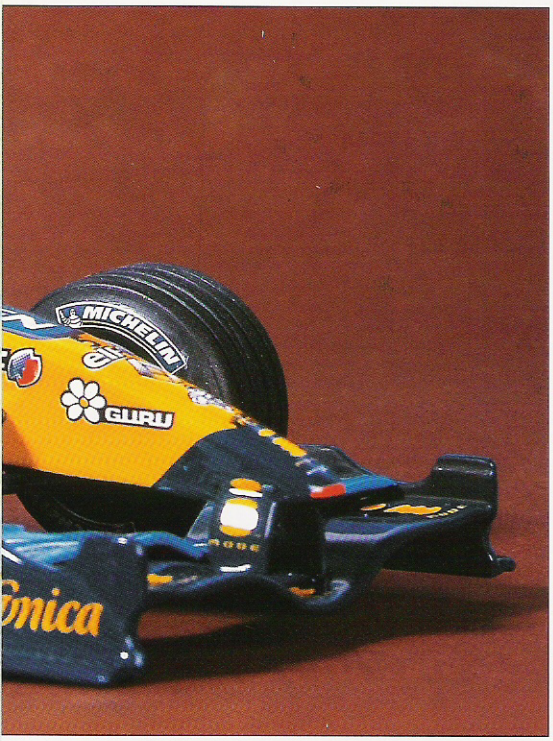
CUADRO DE COLORES (FIGURA)

Carnes:
Base: carne dorada 845 + naranja 956 + hueso 918.
Sombras: rojo mate 957 + negro 950.
Veladuras: naranja 956, rojo mate 957, carne dorada 845.
Cazadora: negro brillante 861, sombra tostada 941, azul intenso 925. Ultimas luces con carne mate 955.
Pantalón: azul mate 962 y hueso 918. Manchas con marrones y carne mate. Costuras y corchetes con naranja 956.
Botas: negro 950 + naranja 956. Ultimas luces con amarillo mate 953.
Camiseta: hueso 918 con sombra tostada 941 y negro 950.
Parche: hueso 918, rojo mate 957, amarillo mate 953 y azul intenso 925.


MILD SEVEN
elf
HANJIN
MICHELIN
O.Z RACING

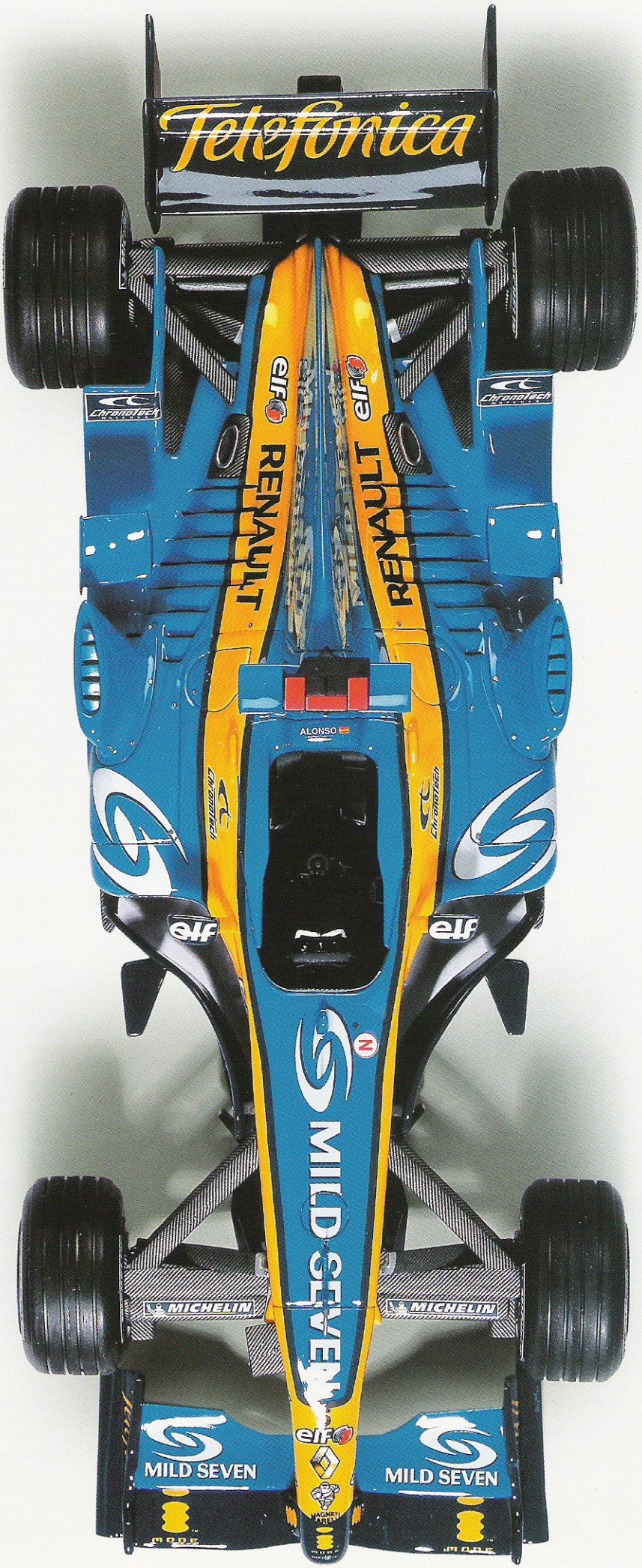
RENAULT

MILD SEVEN
RENAULT
elf
HANJIN
MICHELIN
O.Z RACING
VERITAS


MICHELIN
GURU

R25

MICHELIN

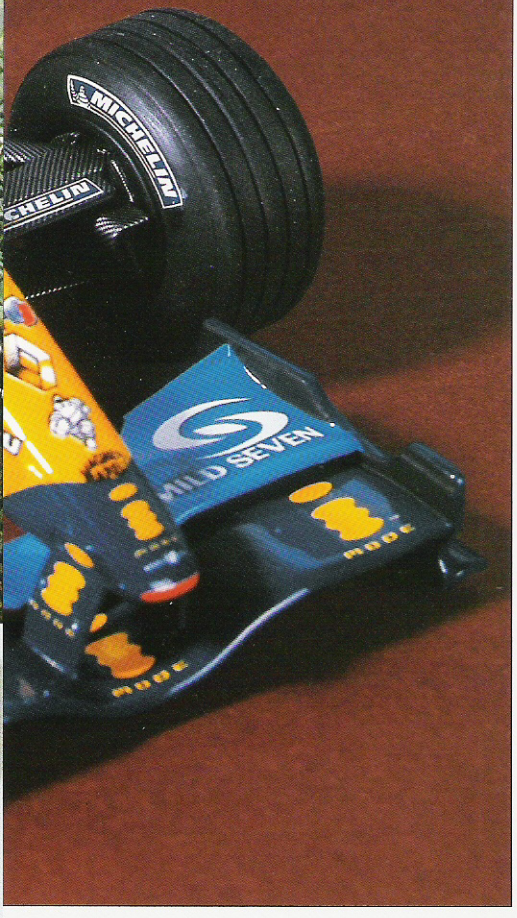

Telefonica
RENAULT
RENAULT
ALONSO
MILD SEVEN
MICHELIN
MICHELIN
MILD SEVEN
MILD SEVEN

por Luis Amarillas Serrano

fotos de Basilio Tante Díaz

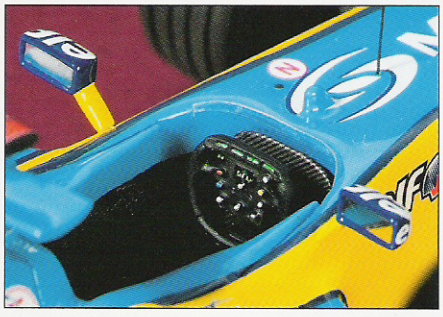
Desde que el equipo Renault volvió a la Fórmula 1 con Fernando Alonso, todos los aficionados a las maquetas de monoplazas F1, y no sólo los españoles, soñamos con su aparición a escala 1/20. Hablar de esta escala en plástico inyectado es referirse por fuerza a Tamiya.

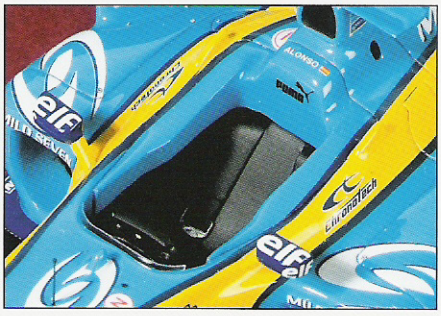
Unos tanto y otros tan poco... Studio 27 suele tener listos sus kits incluso antes de que comience la temporada, comercializando los coches de presentación. Después y a lo largo del año, comienzan a aparecer las versiones participantes en una carrera determinada con todas las modificaciones pertinentes, los accesorios y las hojas de calcomanías.

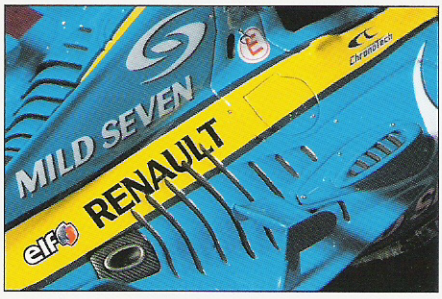


La marca japonesa no solo es el gran referente para cualquier aficionado a las maquetas de coches y motos por su magnífico nivel de calidad, sino que también ha sido la "inventora" de una escala, 1/20, que es perfecta en tamaño para estos monoplazas. Revell ha intentado hacer lo mismo a escala 1/24, firmando así un claro pacto de "no agresión" con el gigante japonés, pero esta última se queda corta en dimensiones, no tiene asegurada la continuidad a la hora de plantearse una colección y ha llegado tarde. ¿Cambiar ahora de escala cuando la F1 de toda la vida es 1/20...? La mayoría de los maquetistas y coleccionistas ni se lo plantean, entre otras cosas porque el nivel de calidad tampoco es el mismo. Sería como querer reconvertir el mercado de kits de aviones a 1/48 en 1/52, por ejemplo.

La última alegría –no va a ser la última– que Tamiya nos ha ofrecido es el excelente Williams FW24, kit con el que la firma nipona abrió además nuevos caminos por la concepción de su despiece, detalles y presentación, pero ya han pasado algunos años desde que apareció y las grandes sorpresas han quedado reservadas desde entonces a las Moto GP en 1/12 y los WRC en 1/24. Los rumores sobre futuras novedades a 1/20 (se especuló con BAR-Honda y Toyota) se han quedado en eso, en rumores.

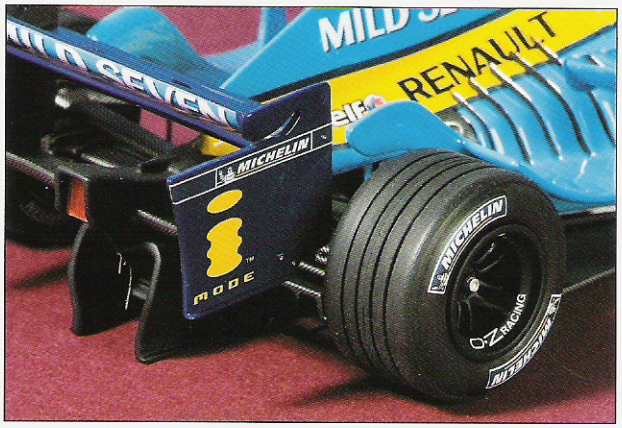






¿Por qué una marca tan importante como Tamiya, con sus medios técnicos, se ve súbitamente tan limitada a la hora de programar novedades? Sencillamente, porque los derechos de explotación de imagen que rodean al "gran circo" son pura y simplemente exhorbitantes para una marca de maquetas por muy prestigiosa que esta sea. De hecho, la cesión de estos derechos viene siendo acaparada últimamente por las grandes multinacionales del juguete. Debéis tener en cuenta que la utilización de logos, marcas, etc., se refiere a todos y cada uno de los motivos que deban incluirse en la hoja de calcas, al nombre de la escudería y al modelo, a los propios pilotos... Por todas esas cosas hay que pagar royalties y las leyes en este sentido son cada vez menos permisivas.

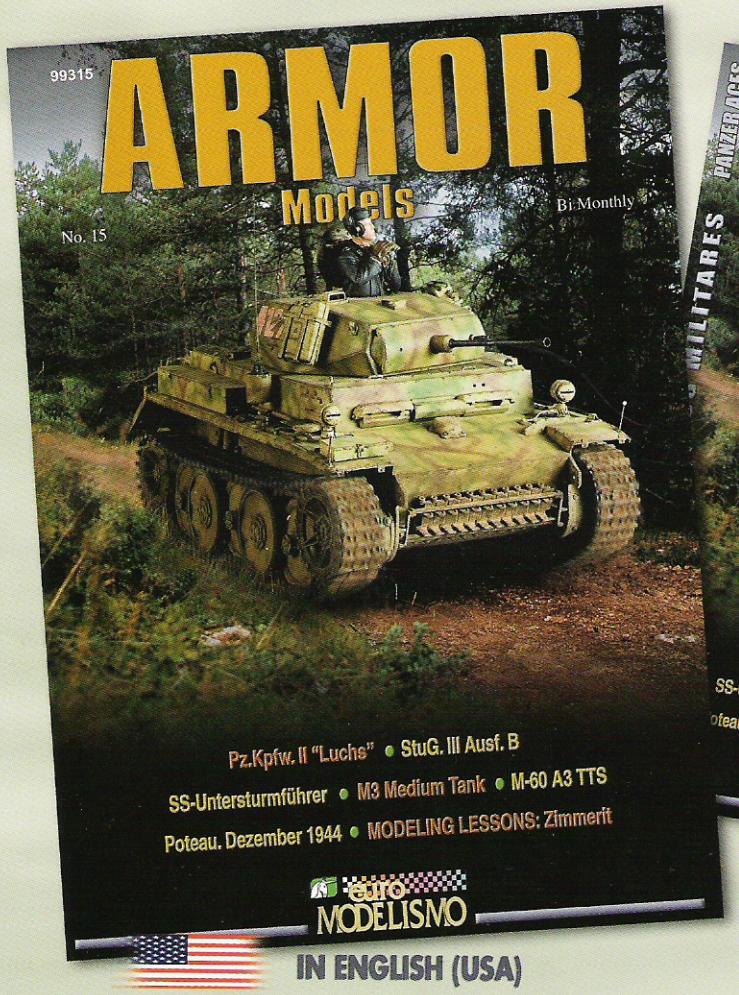
Y entonces ¿cómo es posible que las marcas "alternativas" no tengan estos problemas? Pues porque las leyes de muchos países no establecen costes ni limitaciones siempre que la tirada de un kit no supere las 500 copias. Una marca como Studio 27 o Le Mans Miniatures rentabiliza tiradas semejantes; para un gigante del plástico como Tamiya es impensable.



La firma japonesa Studio 27, que con el tiempo ha dejado de ser una simple "alternativa" para convertirse en una realidad bastante prometedora, tiene únicamente en contra el precio de sus kits. Tal y como se está poniendo el plástico no resulta en absoluto astronómico, pero indudablemente son para gente con experiencia. Por experiencia entendemos ahora la capacidad de construirlo y pintarlo bien para que, después de invertir más de un centenar de euros, el coche no acabe en la basura, ya que por lo demás, plantean menos dificultades técnicas que muchas maquetas "corrientes".

He tenido la oportunidad de construir este modelo para la colección de Joaquín M. Valdés Serrano, al que agradecemos la cesión del mismo para poder publicarlo, y he disfrutado. Hasta que el gigante despierte o cambien las cosas, lo que tenemos es una firma como Studio 27, con una enorme proyección de futuro. De momento, el gigante Goliath ni siquiera se plantea que pueda vencer alguna vez al pequeño David.

El kit de Studio 27 es un conglomerado de piezas en resina, metal blanco y fotograbados, conjuntado con una soberbia hoja de calcomanías. Lo más difícil de montar, sin duda, son los alerones y todos los suplementos aerodinámicos. La firma japonesa ofrece distintas versiones de los Renault F1, incluyendo el de la temporada 2006.

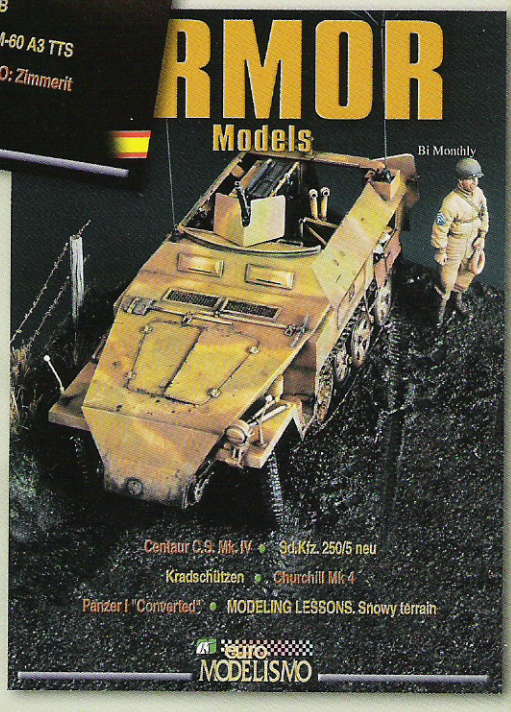


IN ENGLISH (USA)

EN ESPAÑOL

IN ENGLISH (UK)

EN FRANÇAIS



Entirely on military vehicles and dioramas: building, super-detailing, painting, color profiles, reportages, history, a great number of pictures. 64 pages, paperback cover.

Entièrement consacré aux véhicules militaires et aux dioramas: le montage, les détails, la peinture, des profils en couleur, des reportages et des textes historiques. 64 pages, broché dos carré.

Enteramente dedicada a vehículos militares y dioramas: construcción, detallados, pintura, perfiles, historia, reportajes.... todo con un amplio despliegue gráfico. 64 páginas y cubiertas en cartulina.

PODRÁS SOLICITAR ESTAS REVISTAS DIRECTAMENTE A ACCIÓN PRESS S.A. O EN COMERCIOS ESPECIALIZADOS EN MODELISMO

ACCION PRESS, S.A. C/Ezequiel Solana, 16 bajo, 28017 MADRID – Tel. 913 675 708 – Fax 914 086 135
www.euromodelimos.com **e-mail:suscripciones@euromodelismo.com**

❑ Deseo recibir el número ..... de la revista Panzer Aces al precio de 9,00 euros/unidad

❑ Deseo suscribirme a la revista Panzer Aces por 6 números al precio de:

España: 45.00 € a partir del nº..... Europa: 63,00 € a partir nº ..... Resto del Mundo: 63,00 € a partir nº .....

Nombre ..... Apellidos .....

Domicilio ..... Localidad ..... C. Postal.....

Teléfono ..... e.mail: .....

FORMAS DE PAGO: ❑ Giro postal ❑ Contrareembolso (más gastos de envio) (sólo España)

❑ Visa Titular Visa ..... DNI .....

Visa nº: ..... Caducidad .....

❑ Transferencia nº cta. Accion Press, S.A.: Caja Madrid 2038-1854-24-6000008565

❑ Giro Bancario. Titular de la cta.: ..... nº cta. (20 digitos): .....

fotografía de maquetas

por Julián Avilés Bueno

fotos autor/Acción Press, maquetas del autor

En este capítulo vamos a incluir en cada foto los datos de exposición (diafragma y velocidad), así como los ajustes que consideremos mas útiles. Todas las fotos se han realizado en modo A o M y con ajuste WB a 6300k, salvo indicación en contra.

2ª parte: enfoque, diafragma y exposición

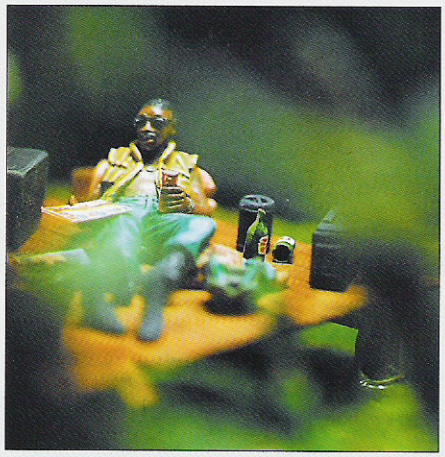
ENFOQUE

Este es el primer punto de la técnica fotográfica a dominar, y aunque es el más fácilmente controlable no por ello es menos importante. Hoy en día todas las cámaras son autofoco, pero eso no siempre es una ventaja y deberemos acostumbrarnos a ser nosotros los que decidamos y no la cámara.

Cuando miramos una foto, la tendencia natural es a buscar el punto más enfocado y por lo tanto ese punto se convierte en el centro de atención de la escena. El sistema de autofoco de la cámara decide por su cuenta cuál de los puntos de enfoque es el más importante en cada momento, y no siempre enfocará a donde nosotros queremos sino al punto que esté más cerca o más contrastado. Aquí debemos una vez mas distinguir entre una cámara réflex y una compacta, pues no se comportan del mismo modo.

FOTO A: Esta es la figura del diorama que queremos enfocar. Foto realizada con diafragma en f3,2 y 1/80s de velocidad.

FOTO B: En ocasiones y con el modo de enfoque automático (autofocus), puede ocurrir que la cámara se vaya al fondo. Diafragma en f5,6 y 1/30s de velocidad.



FOTOS C y D: Ejemplo de visión de una figura a través de la maleza (diafragma en f4,0 y 1/60s de velocidad), y la misma foto pero desenfocando menos la maleza (diafragma en f36 y 1,5s de velocidad).

En las réflex, optaremos por seleccionar manualmente entre las distintas áreas de enfoque o simple y llanamente ajustar el foco a mano basándonos en la imagen del visor óptico.

En las compactas este tema es más delicado, pues a veces no hay modo manual o este es por pasos en centímetros y además, comprobar el enfoque a través de la pantalla LCD posterior es poco preciso y por lo tanto el resultado real sólo lo veremos una vez la foto esté pasada al ordenador. Valga como ejemplo una fotografía de un diorama, donde lo que pretendemos es enfocar una figura determinada de la escena, pero puede ocurrir que la cámara enfoque por su cuenta el fondo o cualquier otro objeto **(fotos A y B).**

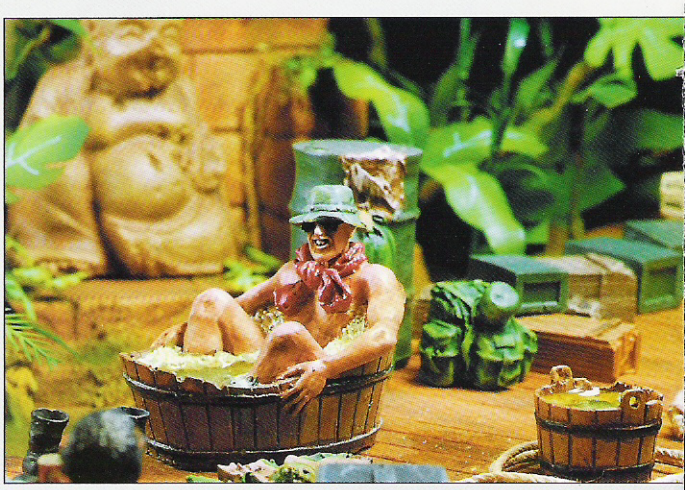
Todo esto, que suena un poco raro, es sin embargo muy crítico en macrofotografía debido al problema de la limitadísima profundidad de campo. Por otra parte, esta característica no siempre es una pega y nos puede permitir obtener efectos de aislamiento como el de un soldado vietcong mirando desde la

FOTO E: Fotografía hecha a pulso y por tanto movida (diafragma en f14 y 1/5s de velocidad).

maleza, quedando ésta en primer plano desenfocada para evitar restarle protagonismo a los soldados observados. Aquí ya jugamos con el diafragma para acentuar más o menos este efecto **(fotos C y D).**

Antes dije que una foto puede salir movida y ahora hablo de desenfocada. Existe un modo sencillo de distinguir si nuestra foto adolece de uno u otro fallo, y es que la foto movida lo estará en todo su conjunto por igual, quedando como una doble imagen que en este caso se ha exagerado para que se aprecie bien **(foto E).** Por contra, la foto desenfocada estará desenfocada en un cierto plano pero aparecerá bien enfocada en otro **(foto F).**

FOTO F: Esta toma es un ejemplo de foto desenfocada, en la que sólo queda enfocado un plano muy estrecho de la misma (diafragma en f4,0 y 1/60s de velocidad).



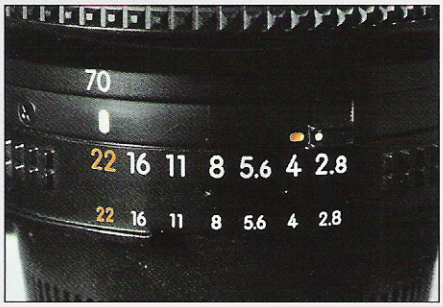
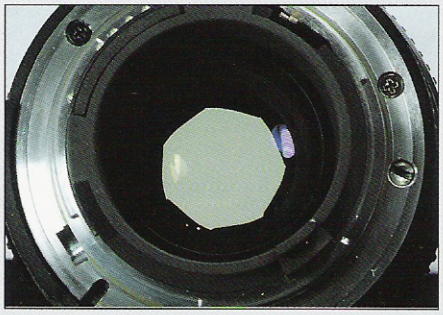


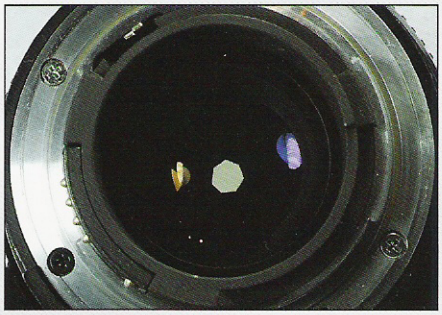
FOTO H: Anillo de diafragma de un objetivo con valores entre f2,8 y f22.

FOTO G: Comparad esta toma con las fotos A y B en pág. anterior. El fondo queda bien definido, ya que la profundidad de campo es máxima (diafragma en f40 y 1,5s de velocidad).



FOTOS I y J (izquierda): Vista del diafragma abierto y ejemplo de cómo queda la foto con esta apertura. El fondo se pierde. (diafragma en f3,2 y 1/60s de velocidad).

FOTOS K y L (derecha): Ahora el diafragma está cerrado y todo queda más definido (diafragma en f40 y 1,6s de velocidad).



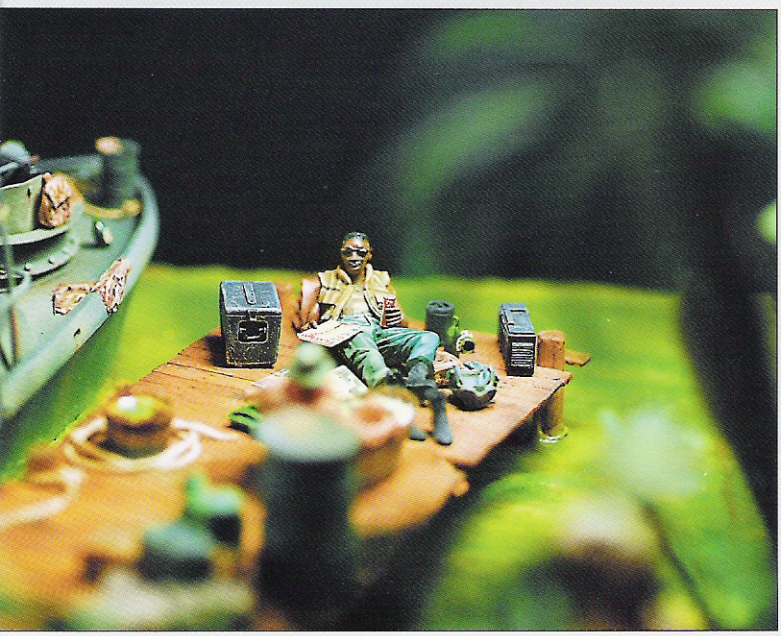


FOTO M: El punto enfocado en esta toma ha sido la bañera, y la profundidad de campo va desde ahí un tercio hacia delante y dos tercios hacia atrás (diafragma en f36 y 1,6s de velocidad).

DIAFRAGMA Y PROFUNDIDAD DE CAMPO

El diafragma de la cámara compacta o del objetivo de una réflex nos permite ampliar o limitar la cantidad de luz que pasa a través de las lentes del objetivo y, al mismo tiempo, definir la profundidad de campo que vamos a obtener en la foto. Es decir qué parte saldrá enfocada de la maqueta y cual no **(foto G).** En las cámaras de negativo y en las réflex digitales este concepto es mucho más delicado que en las digitales compactas, ya que los captores digitales o CCD son mucho más pequeños que los negativos 24x36.

Sin meternos en fórmulas ni teorías, es importante saber que: *"la profundidad de campo será mayor cuanto más cerrado esté el diafragma de la máquina"*, por eso es fundamental poder controlar y seleccionar sus valores "f" **(foto H).** Esta característica nos permite, como ya hemos visto, aislar un detalle del resto o, por el contrario, tener todo en foco **(fotos I, J, K y L).**

Siendo puristas, hay que matizar que la calidad óptica es un poco inferior si cerramos el diafragma a tope, por lo que si hablamos de una réflex con un objetivo normal, la mejor calidad de imagen estará en valores medios como f11 o, ya más al limite, como f16. Si es un objetivo macro podemos cerrar a f22, f32 o incluso más en algunos casos, porque la aberración/distorsión suele estar prevista y corregida. Aun así, en la ganancia de profundidad de campo nos compensará más que esa pequeña aberración óptica, por lo que casi siempre seleccionaremos la mínima apertura posible (el mayor número f).

En el caso de una compacta, y aun teniendo controles manuales, los valores seleccionables son muy limitados, por lo que nos limitaremos a cerrar hasta donde nos deje la cámara. Aun así, no sería justo omitir que este inconveniente de las compactas se ve en parte compensado por el hecho de que sus captores CCD son mucho más pequeños que los de las réflex y por lo tanto los objetivos se pueden casi considerar como gran angulares, por lo que la profundidad de campo que se obtiene con ellos es mayor. A cambio, la calidad de la imagen es peor y lo que nos resultará más difícil será aislar una figura o una parte de la maqueta mediante el uso del diafragma.

La profundidad de campo obedece a la regla de los tercios, lo que viene a significar que del total de la zona enfocada de la foto, dos tercios serán desde el punto enfocado hacia atrás (alejándose de la cámara) y un tercio desde ese mismo punto de enfoque hacia delante, hacia la cámara. Para que entendáis esto sin problemas, basta decir que si hacemos una foto a una regla de colegio y enfocamos a la marca de los 3 cm, si la zona nítida de la foto cubre 9 cm, estos irán desde la marca del 0 hasta la del 9 **(foto M).** En el caso de hacer una foto por ejemplo a un tanque, nos convendrá enfocar la zona delantera de la torreta, con lo que tendremos todo el cuerpo del tanque nítido. Por supuesto, los extremos como son la bocacha del cañón y los tubos de escape es muy posible que no lo estén **(foto N).**

Cuanto más nos acerquemos a la maqueta, menor será la profundidad de campo máxima que podemos obtener. Es decir, si hacemos una foto de detalle muy próxima, como por ejemplo de la cara de una figura, es posible que aun cerrando a tope el diafragma no toda la cara quede enfocada.

EXPOSICIÓN. NOCIÓN DE EXPOSICIÓN Y EXPOSÍMETRO

Qué es la exposición? En pocas palabras, es el momento en que la luz alcanza la película o CCD/CMOS y este queda "expuesto" a esa luz, registrándose entonces la imagen.

Tres factores se combinan para obtenerla: la cantidad de luz de la escena que llega al CCD, el tiempo que el sensor queda expuesto y el ajuste de sensibilidad ISO del sensor.

Manteniendo un lenguaje coloquial, el exposímetro es pues un medidor de luz integrado en la cámara que, en función de la cantidad luz que refleja la maqueta a fotografiar, ajusta los tiempos de exposición (el tiempo que tardará la foto en tomarse) y/o el diafragma para que entre más o menos luz por el objetivo. Es decir, que una buena exposición

FOTO N: Para hacer esta vista general de un carro de combate hemos enfocado en la esquina delantera izquierda de la torre (diafragma en f36 y 1s de velocidad).

FOTOS O y P: A la izquierda, un ejemplo de foto sobreexpuesta (diafragma en f36 y 2s de velocidad), mientras que a la derecha podemos ver la misma toma pero subexpuesta (diafragma en f36 y 1/8s de velocidad).

FOTO Q: Finalmente, una toma con la exposición correcta (diafragma en f20 y 1/2,5s de velocidad.

Otro ejemplo más, en esta ocasión con figuras. A la izquierda, foto subexpuesta (diafragma en f20 y 1/15s de velocidad), y a la derecha la exposición correcta (diafragma en f20 y 1/2, 5s de velocidad).

es una combinación determinada entre tiempo y diafragma y que dará como resultado una foto con colores bien saturados.

Es fundamental ajustar bien la exposición, pues de ello dependerá que los colores reales de la maqueta aparezcan como son y se pueda apreciar el trabajo de pintura.

Debemos tener en cuenta que el exposímetro siempre tiende a calcular los ajustes de la cámara para obtener tonos de color medios, equivalentes a un gris al 18%. Este concepto es muy importante, pues la cámara decidirá de forma distinta si la foto se toma en interior o exterior o si en la maqueta predominan colores claros u oscuros.

Los exposímetros tienen en cuenta toda la imagen (y no solo la maqueta, que es, en definitiva, lo que nos interesa que salga bien) y están normalmente calibrados o ajustados para hacer una media y obtener un resultado medio correcto con luz de día, pero en nuestro caso esas situaciones "ideales" no se cumplirán casi nunca, por lo que deberemos tener en cuenta las siguientes cuestiones:

1: Si la maqueta o el fondo son muy oscuros, la cámara tenderá a aclarar la foto hacia un tono medio y darle más tiempo/luz a la exposicion, y el resultado puede quedar artificialmente claro, con colores poco intensos o blancos quemados y sin detalle **(foto O).**

2: Si por el contrario, la maqueta o el fondo son mayoritariamente claros (fotos de paso a paso o de maquetas solamente imprimadas) ocurrirá lo contrario, es decir, que la cámara tomará menos tiempo/luz para hacer la foto podría quedar oscura y muy saturada, con blancos más bien grises y sombras negras sin detalle **(fotos P y Q).**

Para solucionar esto hay dos métodos. El más profesional sería usar una carta gris de Kodak al 18% (ver 1ª parte en EuroModelismo 161), que nos permite medir manualmente la exposición poniéndola en el lugar de la maqueta, o bien medir sólo la maqueta seleccionando un área de medición puntual (si la

MATERIAL UTILIZADO EN ESTE ARTICULO

- CAMARA REFLEX DIGITAL NIKON D200 10,2 Mpix.
- OBJETIVO MICRO NIKKOR 60mm f2'8 D.
- OBJETIVO NIKKOR AF 35-70 f2'8 D.
- CARTA KODAK GRIS NEUTRO 18%.
- TRIPODE TIPO CULLMAN CON CABEZA DE BOLA MANFROTTO 322RC2.
- FOCOS CON BOMBILLA RAYTOWN CALIBRADOS A 6400k
- MINIESTUDIO LASTOLITE PHOTOKIT MAKER E

tenemos), sin tener en cuenta el fondo. Una vez obtenidos así la combinacion idónea entre diafragma/velocidad hay que ajustar la cámara en consecuencia y dejarla en modo manual con los mismos valores para todas las fotos en las que la iluminación no cambie. Por cierto, si alguien piensa comprar una tarjeta de este tipo (carta Kodak gris al 18%), recordad que hay que pedirla en una tienda de fotografía profesional.

El otro método, que es más sencillo gracias al mundo digital, consiste simplemente en hacer una primera foto, ver el resultado y corregir en la cámara en consecuencia, ajustando la sub o sobre-exposición **(foto R).** Hablamos básicamente de un sistema de prueba y error que antes nos hubiera resultado caro y poco práctico, y que con las cámaras digitales es fácil, rápido y sin coste.

pero ¡ojo!, las cámaras compactas más sencillas no cuentan con dicho ajuste y por otra parte los colores de las pantallas LCD traseras no siempre son fieles a lo que después veremos en el ordenador o en la impresora, por lo que recomendamos ajustar mediante visionado en el ordenador.

MODOS DE EXPOSICIÓN DE LA CÁMARA

Una vez revisados los conceptos básicos de la exposición y del diafragma, entenderemos el funcionamiento de los cuatro modos básicos de exposición que ya citamos en el primer capitulo.

Modo A: Es el modo en el que el fotógrafo elige un diafragma y la cámara calcula de forma automática qué velocidad de obturación debe tomar para lograr una buena exposición. Este modo es el que más usaremos junto con el "M", ya que lo que nosotros elegimos con el diafragma es cómo sabemos la profundidad de campo.

Modo S: Es a la inversa del anterior; nosotros elegimos una velocidad de obturación y la cámara elige el diafragma adecuado a esa velocidad para obtener una buena exposición. Este modo es más adecuado para fotografía de acción o sin trípode y, aunque en realidad nos puede valer, es menos intuitivo para ajustar la profundidad de campo.

Modo P: Aquí la cámara decide todo en base a algoritmos internos. Este modo no nos interesa, pues no controlaremos ni el tiempo ni la profundidad de campo. No obstante, las cámaras compactas más sencillas sólo tienen este modo aunque lo camuflen como modos retrato, deportes, etc., y nos tendremos que conformar con él.

Modo M: En este modo nosotros elegiremos ambos parámetros (diafragma y velocidad) y deberemos fijarnos en la regleta de exposición que aparecerá en el visor para ver si la combinación elegida nos dará una buena exposición, o si estamos sub o sobre-exponiendo. Este modo y el "A" son los que yo uso siempre para fotografías de estudio o de maquetas.

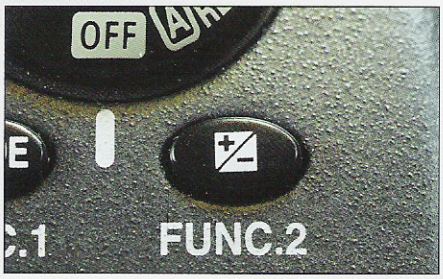


FOTO R: Botón +/- de ajuste de exposición.

SENSIBILIDAD CARRETE Y DIGITAL

Antes hemos dicho que las cámaras (o mas bien sus exposímetros) ajustan el tiempo y el diafragma de la foto en base a la luz que entra por el objetivo. Pues bien, para ajustar esos parámetros, también tiene en cuenta el ajuste de sensibilidad de la cámara si es una digital o del carrete si es una analógica. En el caso de la fotografía de maquetas en casa, nos conviene tener dicho ajuste o carrete en sus valores mínimos (100 ISO en una digital o carretes de 100 o incluso 50 ASA en analógica), ya que la calidad del grano o del pixel será la mejor.

En ambos casos, si aumentamos la sensibilidad hasta por ejemplo 400 ISO, conseguiremos menores tiempos de exposición, lo que

BIBLIOGRAFIA RECOMENDADA

–*Fotografía Digital*, de Katrin Eismann, Sean Duggan y Tim Grey. Ed. Anaya.
–*35mm*, de Michael Langford.
–*Fotografía de primeros planos*. Manuales Fotográficos Kodak.
–*Fotografía con luz ambiente*. Manuales Fotográficos Kodak.
–*Manual de fotografía*, de John Hedgecoe. Ed. Cúpula.
–*Macrofotografía*. Ed. Agata.

FOTO S: Balance de blancos ajustado incorrectamente para luz de bombilla de tungteno (2500k). Como la luz usada eran focos de 6400k, es decir, luz blanca, el resultado son colores fríos y totalmente azulados. Si hubiésemos hecho el ajuste contrario (cámara a 6400k) y usado bombillas de filamento de tungsteno como fuente de luz, los colores hubiesen quedado anaranjados o incluso rojizos y excesivamente cálidos.

por ejemplo nos permitirá tomar fotos sin trípode en una exposición o en un concurso que de otro modo saldrían movidas. A cambio, el resultado en una foto convencional será un grano más grueso y en una digital lo que se llama "ruido electrónico", que es la aparición de píxeles con colores claros digamos erróneos y artefactos en las partes más oscuras.

AJUSTE DE BLANCOS Y TEMPERATURA DEL COLOR

Las cámaras digitales cuentan todas con la posibilidad de ajustar el balance de blancos en función del tipo de luz con que vayamos a realizar las fotos. Este ajuste se encuentra normalmente en los menús o en algún botón específico de la cámara (WB) y nos permite compensar las tonalidades de algunas fuentes de luz. Lo normal es que la cámara venga preajustada en modo Automático, que en teoría detecta el tipo de luz y lo corrige, pero esto, que en las fotos de día a día puede ser válido, en las fotos de estudio o de maquetas conviene que lo ajustemos nosotros para conseguir los tonos de la pintura lo más ajustados que se pueda **(foto S).**

En el capítulo siguiente veremos en detalle los formatos de las fotografías digitales, pero debemos saber que el ajuste de blancos sólo es necesario para las fotos tomadas en formatos JPEG o TIFF, no afectando a las RAW, que se ajustan posteriormente en la edición.

En las cámaras analógicas, este ajuste se hace mediante el uso de filtros de color en el objetivo o mediante carretes específicos corregidos, por ejemplo para luz de tungsteno (las bombillas de filamento de las casas).

A continuación os damos una breve lista con las iluminaciones más usuales y su temperatura de color correspondiente en grados Kelvin.

Temperatura del color de más cálido (o amarillento) a mas frío (o azulado):

-1000k: luz de vela.

-2500k: luz de bombilla de filamento de tungsteno.

-3200k: focos fotográficos.

-5000k: luz día.

-6000k: sol intenso.

-9000k: sombra.

-10000k: día nublado

La realidad es que esta lista os puede servir para hacer un ajuste de base, pero el ajuste fino será cuando veáis el resultado de vuestras fotos con distintos ajustes y seleccionéis el que mejor resultado de color os dé en cada situación.

–Próximo capítulo: Iluminación, Formatos y Postproducción o Edición.

UN EJEMPLO TIPICO DE FOTO PARA UNA MAQUETA DE AVION, QUE SIRVE PARA INSISTIR EN LO IMPORTANTE QUE ES EL DIAFRAGMA Y LA PROFUNDIDAD DE CAMPO. EN LAS TRES TOMAS EL PUNTO DE ENFOQUE ES EL PARABRISAS DELANTERO.

Diafragma en f4 y 1/10 de velocidad: Ahora tenemos el diafragma muy abierto y el tiempo de exposición es muy pequeño, pero la cola queda totalmente borrosa y la hélice y el borde de ataque izquierdo también se pierden.

Diafragma en f11 y 0,7s de velocidad: Como veréis, al ir cerrando el diafragma ganamos en definición, pero todavía no es suficiente...

Diafragma en f32 y 6s de velocidad: Con el diafragma cerrado todo lo que nos permite el objetivo hemos conseguido que todos los detalles se aprecien con nitidez. El tiempo de exposición se ha ido alargando y por ello es esencial utilizar siempre un trípode.

GRAN GUÍA PRÁCTICA

- Técnicas de pintura y de envejecimiento ilustradas mediante secuencias fotográficas a color.
- Reproducción realista del óxido, el fango, el polvo y los daños derivados de los enfrentamientos.
- Realización de esquemas de camuflaje complejos.
- Proyecto y construcción de dioramas y viñetas.

15,00 €

82 pág. a color

La presente obra forma parte de un intercambio de publicaciones que inicamos con Auriga Publishing.

ACCION PRESS, S.A. C/EZEQUIEL SOLANA, 16 BAJO, 28017 MADRID – TEL. 913 675 708 – FAX 914 085 841

www. euromodelismo.com - e-mail:suscripciones@euromodelismo.com

❑ Deseo recibir el monográfico TÉCNICAS AVANZADAS al precio de 15,00 euros/unidad

FORMAS DE PAGO: ❑ Giro postal ❑ Contrareembolso (más gastos de envio) (sólo España)

❑ Visa Titular Visa ..... DNI .....

Visa nº: ..... Caducidad .....

❑ Transferencia nº cta. Accion Press, S.A.: Caja Madrid 2038-1854-24-6000008565

❑ Giro Bancario. Titular de la cta.: ..... nº cta. (20 digitos): .....

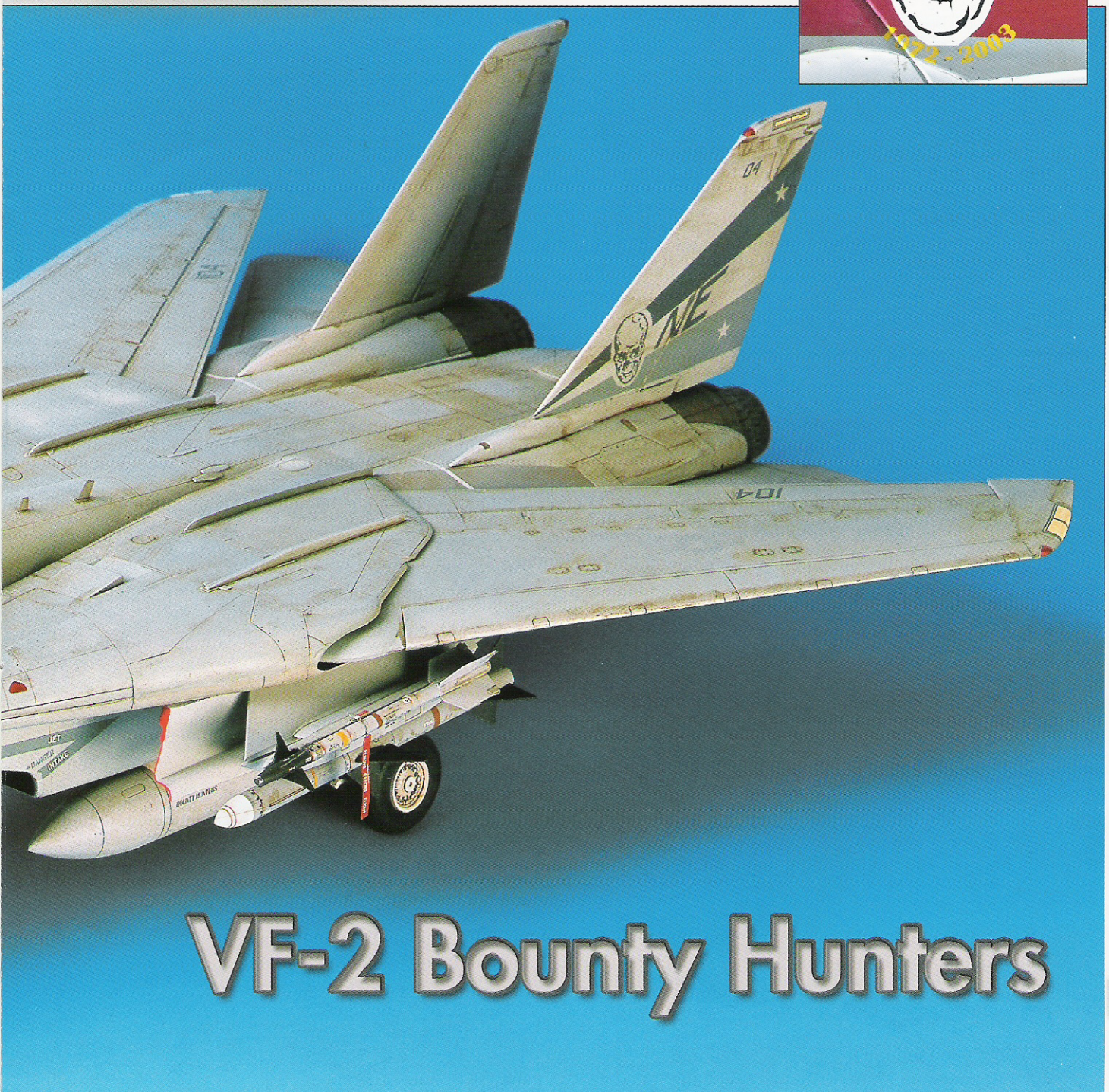
Nombre ..... Apellidos ..... Teléfono .....

Domicilio ..... Localidad ..... C. Postal..... País .....

F-14A Tomcat

(1ª parte)

Marcas especiales en la deriva de un F-14D para conmemorar el último despegue de un Tomcat con el escuadrón VF-2 a bordo del USS Constellation, dentro de la Operación Iraqui Freedom, durante la fase de transición al nuevo F/A-18F Super Hornet, el 30 de mayo de 2003.
(foto US Navy vía Eduardo Cea)



VF-2 Bounty Hunters

por José I. Hernández Díez
fotos autor/Basilio Tante Díaz

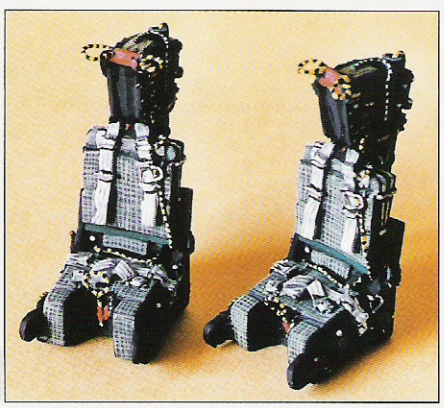
hasegawa 1/48

F-14D Tomcat

Una de las mayores preocupaciones de la US Navy ha sido siempre la defensa de sus buques capitales, como son los portaaviones y los grupos de batalla, considerados extremadamente vulnerables desde la entrada en servicio de los misiles soviéticos antibuque de largo alcance, lanzados desde bombarderos de gran radio de acción.

Desde 1950 la US Navy empezó a buscar un interceptor de largo alcance, definido después como "defensor de la flota", capaz de destruir todas las posibles amenazas. Para ello necesitaría enfrentarse a varios objetivos simultáneamente y a distancias que excedieran el alcance de los misiles aire-aire y aire-superficie del momento. Dicha tarea no sería nada fácil.

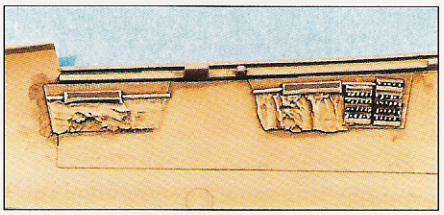
A principios de 1960 la marina estadounidense se fijó en una propuesta de la compañía Douglas, el XF6D-1 *Missileer*, que resultó ser un aparato subsónico similar al Douglas F3D-1 *Skynight* pero algo más grande, que incorporaba los motores Pratt & Whitney TF30-P2 sin postcombustión, proporcionándole una velocidad muy modesta (0,8 mach), nada apropiada para un caza interceptor. Finalmente la propuesta de Douglas se desestimó por ser un avión muy lento y poco maniobrable, a pesar de que contaba con la posibilidad de llevar hasta ocho misiles aire-aire XA-AM-M-10 *Eagle* con un alcance de 110 millas náuticas.



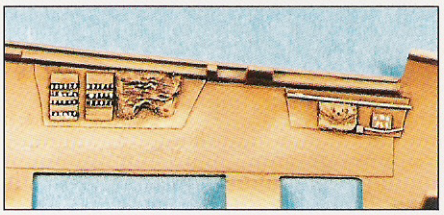
La idea inicial era que la US Navy y la USAF utilizaran la misma plataforma de avión, dado que los costes económicos invertidos en el diseño de nuevos modelos eran astronómicos; idea que trataba de imponer el nuevo presidente de los EE.UU, John F. Kennedy. El 1 de octubre de 1961 se emitió una propuesta de fabricación de un caza interceptor de largo alcance a la que respondieron seis compañías: Boeing, Lockheed, McDonnell, North American, Republic y General Dynamics. Esta última fue la ganadora y tenía como subcontratista principal a la Grumman.

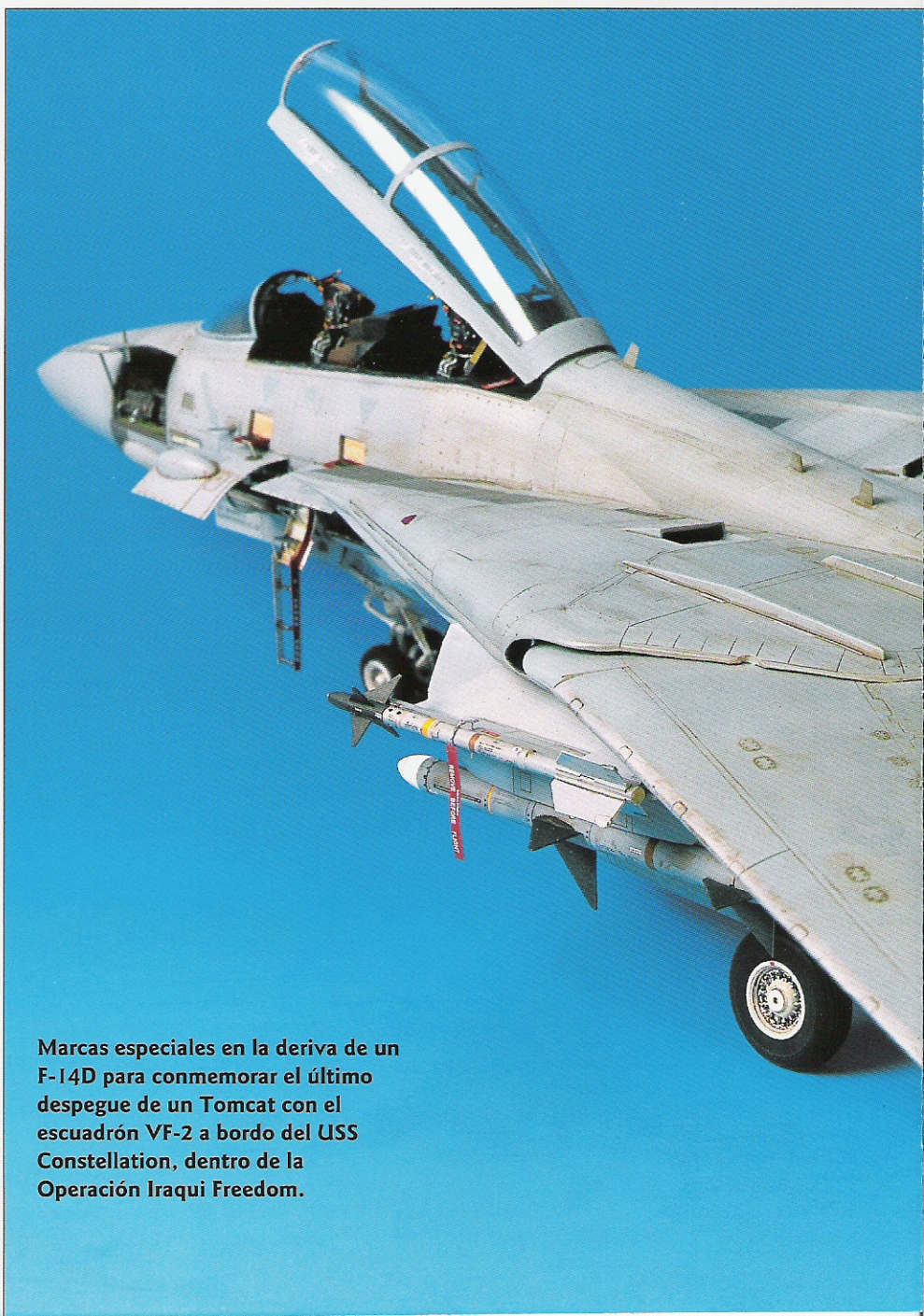
Tras pasar de 6.000 a unas 300 células finales, se empezó con el estudio del diseño definitivo en el túnel de viento, apareciendo muchos problemas en las derivas verticales, en la cobertura superior del fuselaje con las alas y en las tomas de aire para los motores, que fueron instalados en una posición más retrasada para conseguir una entrada de aire más eficiente.

Por fin, el prototipo realizó su primer vuelo el 21 de diciembre de 1970 y el primer modelo



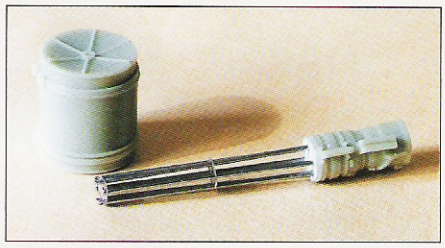
Los laterales del cockpit incorporan unas bolsas portaobjetos que han sido modeladas con masilla. El color base para todo el interior es *dark gull gray* (FS-36231), trabajado por encima con lavados de óleo.

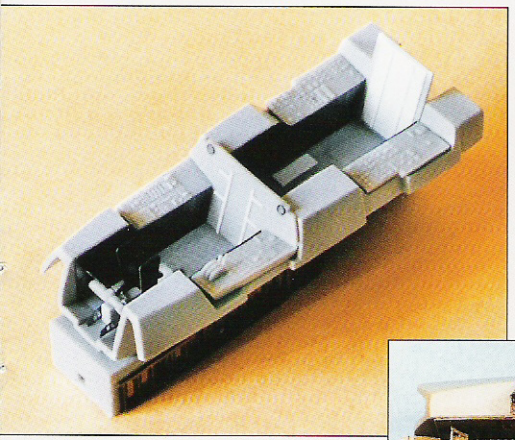


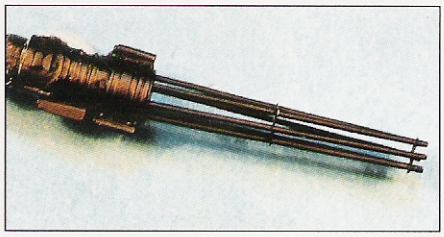


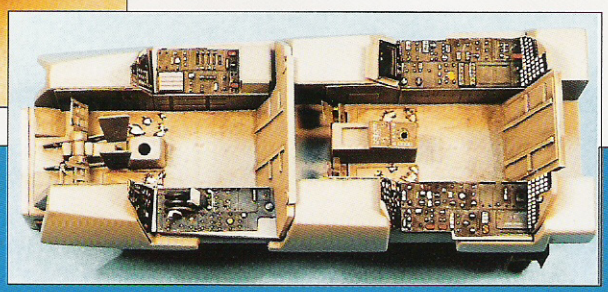
Marcas especiales en la deriva de un F-14D para conmemorar el último despegue de un Tomcat con el escuadrón VF-2 a bordo del USS Constellation, dentro de la Operación Iraqui Freedom.

El cañón lleva el tambor de munición y el cilindro de resina, piezas estas provenientes de la mejora de Verlinden, habiéndose construido los tubos con agujas hipodérmicas. El cañón va instalado en el lateral izquierdo.





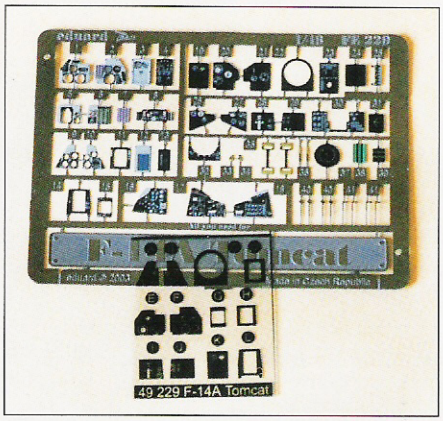


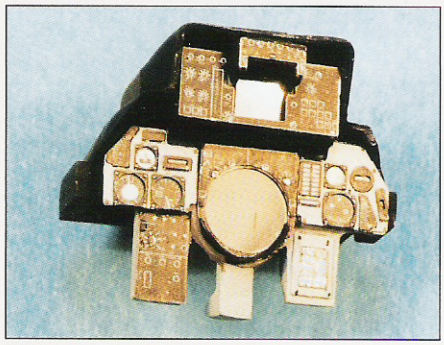


de serie, el F-14A, entró en servicio con la US Navy en 1972. A lo largo de los años han aparecido versiones mejoradas como el F-14A Plus, más tarde redesignado como F-14B, y el F-14D Super Tomcat, con muchas mejoras respecto a la aviónica (pantallas multifunción en cabina), en los asientos eyectables y sobre todo en los motores, que pasarían a ser los General Electric F110-GE-400, los cuales no daban problemas de "surge" o entrada en pérdida. Además de estas versiones también se han modificado varios F-14A para llevar el TARPS, un contenedor equipado con diversas cámaras y sistemas de infrarrojos que permite convertir al Tomcat en un aparato de reconocimiento sin necesidad de realizar costosas modificaciones estructurales.

BOUNTY HUNTERS

La maqueta representa un F-14A del escuadrón VF-2 Bounty Hunters embarcado en el portaaviones USS Constellation (CV-64). Establecido en la Estación Aeronaval de Miramar, el



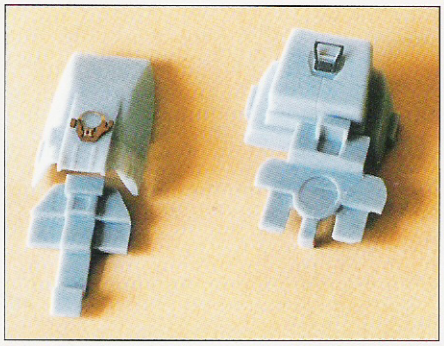


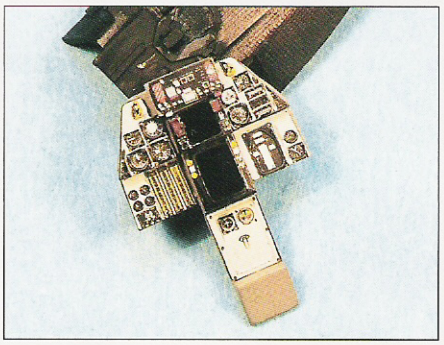
VF-2 recibió su primer Tomcat en julio de 1973. Al principio el emblema de este escuadrón, uno de los más conocidos de toda la flota, consistía en un timón azul con dos estrellas blancas, el código de cola "NE" y una franja blanca, roja y azul en la parte delantera del fuselaje, siendo conocida esta última como "la Banda de Langley", en alusión a las marcas que llevaron los antiguos cazas embarcados en el USS Langley (CV-1), el primer portaaviones que tuvo la US Navy. La decoración más reciente conserva el código "NE" en los timones, pero el emblema que llevan es una calavera.

Los F-14A del VF-2 fueron desplegados por primera vez en los últimos compases de la guerra de Vietnam, donde junto a los Tomcat del escuadrón VF-1 proporcionaron la superioridad aérea durante la evacuación de Saigón. El VF-2 ha obtenido numerosos galardones, destacando el llamado "Battle E" al escuadrón más eficiente de la Flota del Pacífico, concedido por el Commander Of Naval Air Forces Pacific. Entre 1985 y 1987 también obtuvo tres condecoraciones "Boola-Boola" , premio que se concede a la unidad que consigue un mayor número de puntos en lanzamiento de misiles, y en otras tres ocasiones el codiciado trofeo "Mutha" al mejor escuadrón equipado con F-14. Asimismo, Los Bounty Hunters han ganado competiciones como el West Coast TARPS, el Fighter Derby y el High Noon Gunnery.

CUADRO DE MATERIALES

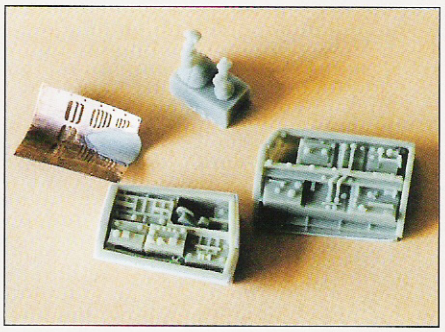
-F-14A Tomcat (Pacific F.S.) de Hasegawa a escala 1/48, ref.P18.
-F-14 Tomcat super detail set de Verlinden Productions, ref.0427.
-F-14 Tomcat cockpit update set de Verlinden Productions, ref.0428.
-F-14A Tomcat exhaust nozzles (opened) de Aires, ref.4122.
-Fotograbado de Eduard, ref.FE-229.

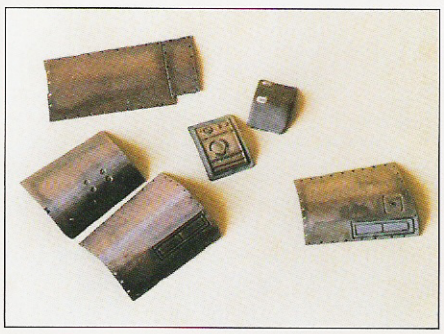


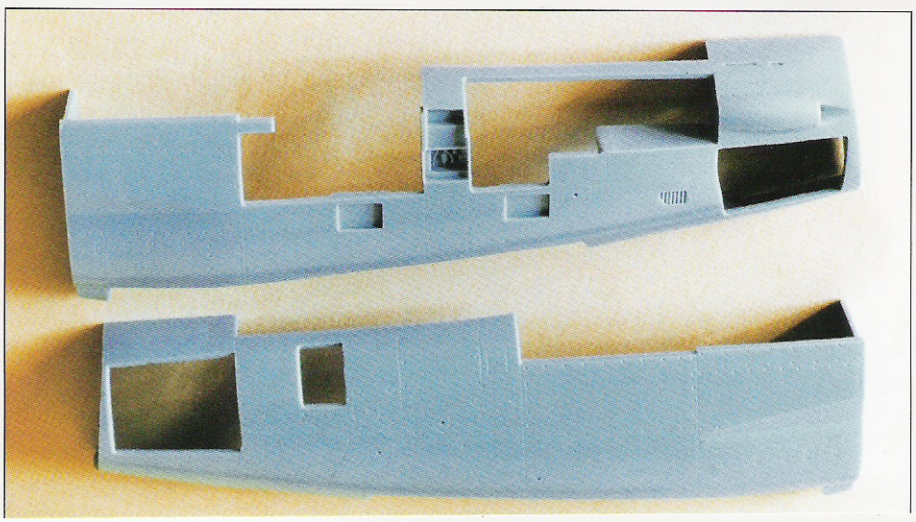


Eduard comercializa un excelente set de fotograbados con algunas piezas prepintadas que resuelve a la perfección pequeños y complicados detalles como el HUD.

La mejora de Verlinden Productions también incluye las dos palancas y las cajas de aviónica. Fiel a su costumbre, los fotograbados que reproducen las tapas de los paneles son de cobre, lo que facilita considerablemente el doblado o curvado de las mismas.







El VF-2 tomó parte en la Operación Tormenta del Desierto a bordo del USS Ranger, siendo este portaaviones uno de los más avanzados en el despliegue que tuvo lugar en el Golfo Pérsico. A pesar de ello, los F-14 del VF-2 no llegaron a entablar combate aéreo contra la aviación iraquí, pero realizaron un excelente papel en misiones de escolta, reconocimiento y patrulla aérea de combate, defendiendo a la flota y a los bombarderos de la US Navy.

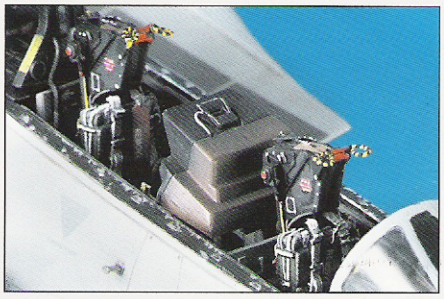
Cuando por fin se dio de baja al USS Ranger, los Bounty Hunters se quedaron sin portaaviones. Sin embargo, en 1994 se decidió su reconversión, junto a dos escuadrones más, al nuevo F-14D Super Tomcat. Así, pasó a formar parte del contingente aéreo en el renovado USS Constellation, completando las calificaciones de portaaviones junto con el resto del ala embarcada CVW-2.

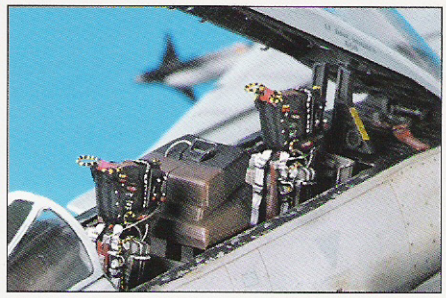
LA MAQUETA

Pertenece a la conocida y prestigiosa Hasegawa y sigue la línea habitual de la marca japonesa: buena calidad general y gran fineza y precisión en el grabado de los detalles. Este kit concreto incluye unas ruedas con neumáticos de goma y llantas de metal blanco, junto con algunos fotograbados que reproducen la escalerilla de acceso y los cierres de la carlinga. Para el detallado extra he contado con varios accesorios de Verlinden Productions, Aires y Eduard.

MONTAJE

El proceso de montaje, como es normal, comienza por el semifuselaje delantero. Aquí hay que cortar el plástico para incorporar las piezas de Verlinden y modificar la bañera con vistas a detallar el receptáculo del cañón y demás. Para todo esto he utilizado pequeñas sierras de precisión, teniendo el debido cuidado a la hora de cortar los paneles correspondientes.





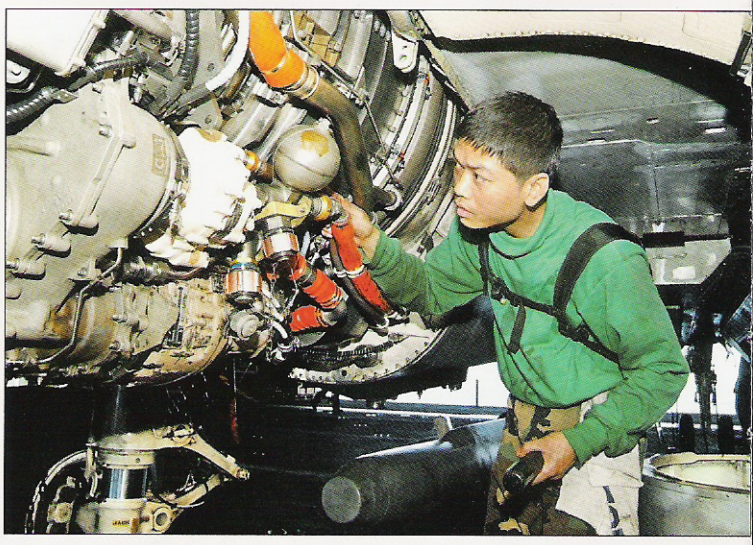
En esta zona también hay que añadir algo de plástico y masilla, pues las uniones no son del todo perfectas. Como detalles extras también puse el cableado en las cajas de aviónica, al igual que en la tapa de babor delantera. Igualmente añadí la tapa de la boca de combustible en su respectivo panel a estribor y su cable de sujeción.

Los laterales del interior de la cabina son de construcción propia, empleando para hacerlos lámina de plástico muy fina (0,13mm) y acetato. Las bolsas portaobjetos están modeladas con Milliput. El proceso de pintura incluye *dark gull gray* FS-36231 (Testors 1740) como color base, trabajado una vez seco con lavados de sombra tostada y algunos efectos de luces.

Con la cabina y la zona delantera ya terminada puede procederse al montaje del resto del avión. Cabe decir que la decisión de montar las alas desplegadas o no depende de lo que queramos trabajar, ya que si se montan desplegadas hay que hacer lo mismo con los flaps y slats. Aquí, por cuestión de espacio en mi vitrina, se han plegado.

La maqueta se va montando sin mayores problemas y así, sólo cabe destacar algunas cosas, tales como añadir el cableado hidráulico de las patas del tren de aterrizaje. Con hilo de cobre de 0,6mm he realizado los tubos de aire acondicionado que refrescan a los pilotos. Otro detalle añadido es el mecanismo de cierre de la carlinga situado justo detrás del copiloto, realizado con lámina de plástico e hilo de cobre muy fino y rematado con una bandera de seguridad "remove before flight".

El personal de cubierta del USS Kitty Hawk (CV-63) realiza un simulacro sobre un F-14 que, se supone, ha realizado un apontaje forzoso. El avión es retirado con una grúa Tilly para bajarlo a la cubierta inferior. (foto US Navy vía Eduardo Cea)



Municionamiento del cañón M-161A1 Gattling de 20mm en un Tomcat asignado al escuadrón VF-103 Jolly Rogers. Cubierta del portaaviones USS George Washington (CVN-73), mes de agosto de 2002.
(foto US Navy vía Eduardo Cea)

El mecánico de 2ª clase Thuan Nguyen realiza tareas de mantenimiento en uno de los motores de un F-14D de la Carrier Air Wing Fourteen CVW-14. Portaaviones Abraham Lincoln (CVN-72), septiembre de 2002.
(foto US Navy vía Eduardo Cea)

Revisión final de los anclajes a la catapulta de lanzamiento de un Tomcat en el USS George Washington. La foto es del mes de enero de 2002, cuando el portaaviones se encontraba navegando frente a las costas de Virginia durante las pruebas de calificación.
(foto US Navy vía Eduardo Cea)

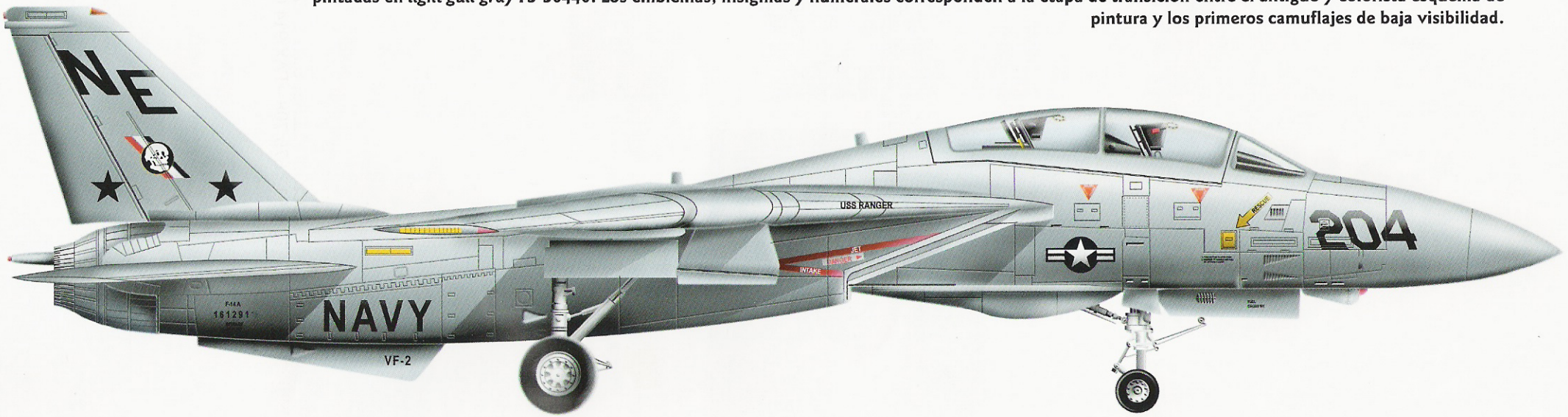
Un F-14D Super Tomcat del VF-2 (portaaviones USS Constellation) cargado con cuatro bombas guiadas por láser GBU-16 de 1000 libras. La foto es del mes de marzo de 2003, durante la Operación Iraqui Freedom.
(foto US Navy vía Eduardo Cea)

Un F-14 del VF-2 muestra las marcas de bombas y misiles guiados lanzados durante la Operación Iraqui Freedom.
(foto US Navy vía Eduardo Cea)

Un F-14D del VF-2 Bounty Hunters en vuelo hacia la Base Naval de Oceana (Virginia, EEUU), junto a un F/A-18F Super Hornet del mismo escuadrón. La foto data del 31 de mayo de 2003.
(foto US Navy vía Eduardo Cea)

Grumman F-14 Tomcat (BuNo160626). Avión del comandante del VF-111 Sundowners con las marcas correspondientes al mes de diciembre de 1982, a bordo del portaaviones USS Carl Wilson (CVN-70). Está totalmente camuflado en *light gull gray* FS-65440, pero conserva las coloristas marcas del escuadrón. El VF-111 fue creado el 10 de octubre de 1942 en Hawaii y fue equipado en un principio con cazas F4F-4 Wildcat, combatiendo heróicamente en Guadalcanal. Entre los meses de abril y junio de 1943 los pilotos del VF-111 consiguieron 56 victorias aéreas, de ahí el nombre de Sundowners.

Grumman F-14A Tomcat (BuNo161291) del VF-2 Bounty Hunters a bordo del USS Ranger (CV-61) en febrero de 1986. Todas las superficies están pintadas en *light gull gray* FS-36440. Los emblemas, insignias y numerales corresponden a la etapa de transición entre el antiguo y colorista esquema de pintura y los primeros camuflajes de baja visibilidad.

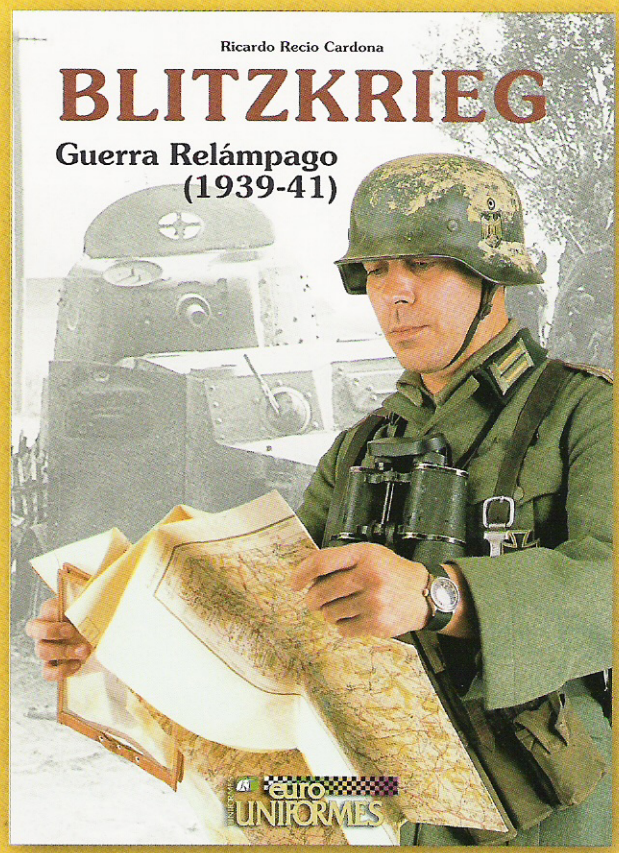


perfiles color de Eduardo Cea Ovejero

Una gran obra ilustrada publicada por Acción Press sobre la

GUERRA RELÁMPAGO (1939-1941)

Disponible a partir de MAYO 2006 en librerías y comercios especializados



- **225 páginas a todo color.**
- **78 reconstrucciones de uniformes alemanes realizadas con material original.**
- **137 fotografías de prendas, equipo y condecoraciones originales.**
- **162 fotografías históricas.**
- **29 perfiles de carros de combate alemanes.**
- **8 perfiles de aviones de combate alemanes.**

PVP 39,00 €
más 3,00 € gastos de envío

ACCION PRESS, S.A. C/EZEQUIEL SOLANA, 16 bajo, 28017 MADRID
TEL. 913 675 708 – FAX 914 086 135 (días laborables de 10 a 14 y de 16 a 18 horas)
www.euromodelismo.com **e-mail:suscripciones@euromodelismo.com**

❑ **Deseo recibir el libro "Blitzkrieg. Guerra Relámpago (1939-41) al precio de 42,00 euros gastos de envío incluidos**

FORMAS DE PAGO: ❑ Giro postal ❑ Contrareembolso (más 1,26 euros de tasas de reembolso) (sólo España)

❑ Visa Titular Visa ..... DNI .....

Visa nº: ..... Caducidad .....

❑ Transferencia nº cta. Accion Press, S.A.: Caja Madrid 2038-1854-24-6000008565

❑ Giro Bancario. Titular de la cta.: ..... nº cta. (20 dígitos): .....

Nombre ..... Apellidos ..... Teléfono .....

Domicilio ..... Localidad ..... C. Postal..... País .....

e-mail: .....

VIII Encuentro de Modelismo Almería 2005

fotos de Rodrigo Hernández Cabos

La Agrupación Cultural de Modelismo Estático de Almería volvió a organizar con gran éxito de público una nueva edición de su ya clásico Encuentro modelístico. El entrañable Patio de Luces, sede habitual de este concurso, fue sustituído esta vez por la Sala de Exposiciones del Patronato Provincial de Turismo.

Clase M1: Marineros en tierra, **de Javier Redondo Giménez.**

Clase E1, medalla de bronce: Renault UE, **de César Coca Messeguer.**

Clase E2, medalla de plata:
Defending the Reich (escala 1/72),
de Javier Franco Manzano.

Clase E1, mención:
Italia 1944,
de Antonio Espinosa García.

Clase M1, mención:
Descanso en Saint Lô (Normandía 1944),
de Ricardo Chust Roig.

Clase E2, mención:
Diablos Verdes (Italia 1944),
de Miguel A. Crespo Pérez.

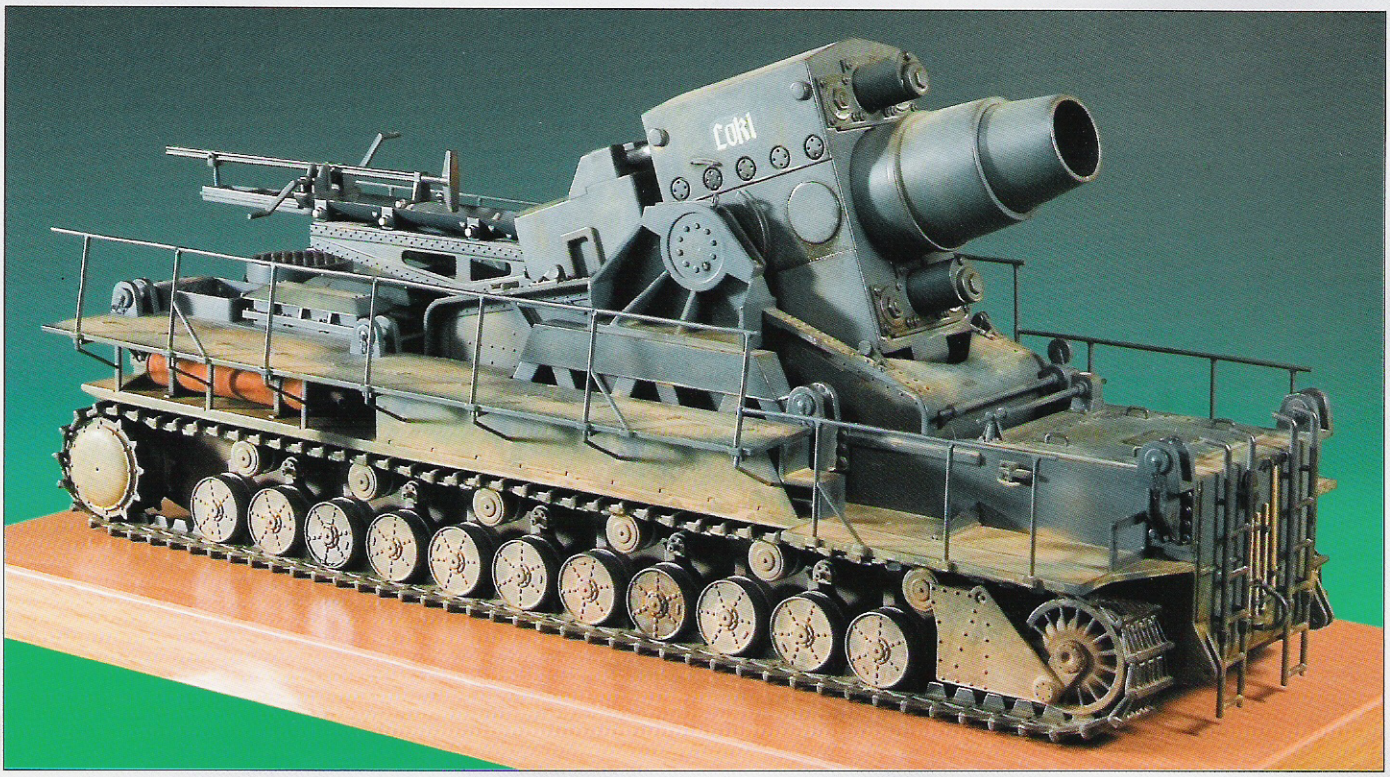
Premio Especial Escenificaciones:
Rara Avis Hispánica,
de Javier Redondo Giménez.

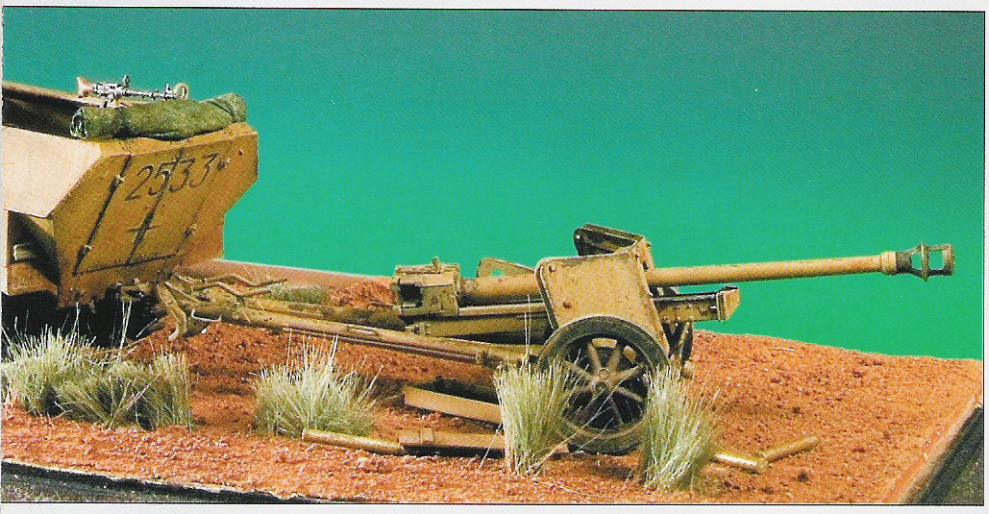
Clase E1, medalla de oro:
War Games,
de Andrés Bernal Martínez.

Clase M4, medalla de plata: Tiger I Ausf.E (Ucrania 1943), **de Francisco J. Pinos Cabrera.**

Clase M1, medalla de bronce: Beutepanzer T-34 (747)r, **de Juan L. Mercadal Pons.**

Clase M1, mención: 54cm Mörser "Loki" Gerät 041, **de Sergi Mira.**

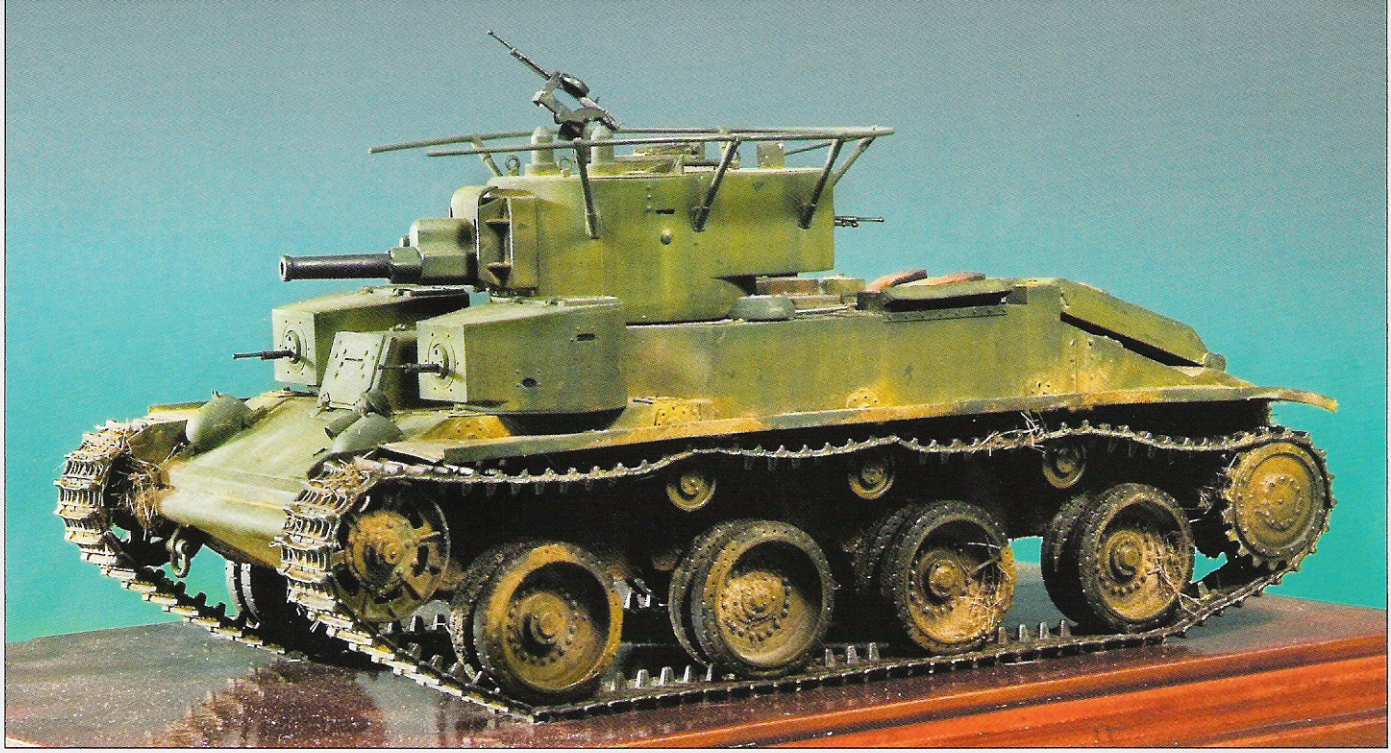




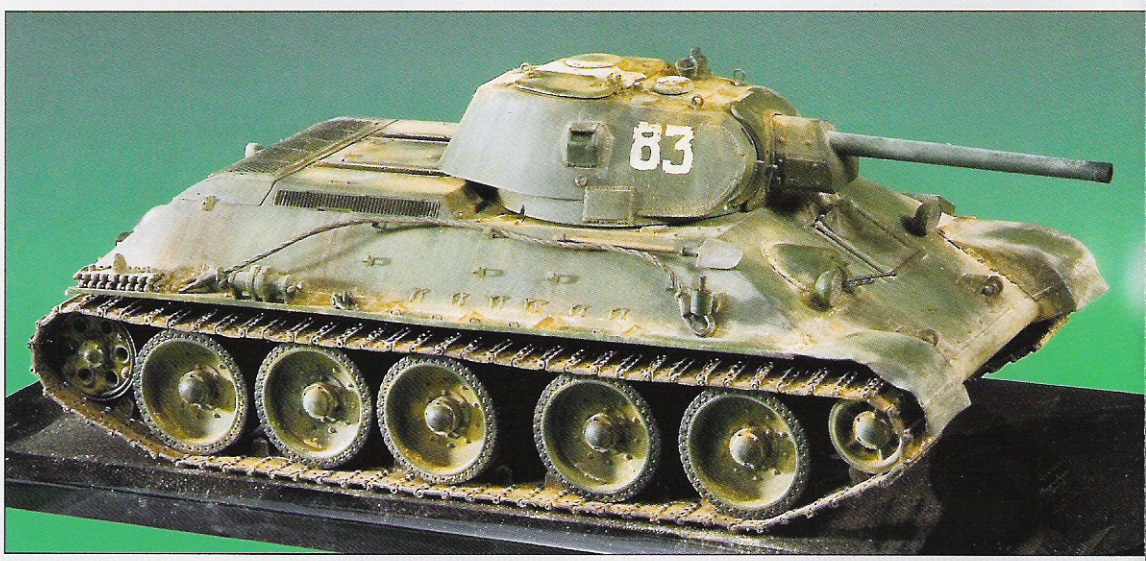
Clase M1, mención:
Sd.Kfz.251/1 con Pak 40
27.SS-Gren.Div., Warsaw 1944-45
de Emilio Solé.

Clase M1, medalla de oro:
Panzer III Ausf.G,
de Fernando González Sánchez.

Clase M2, mención:
Crusader A.A.,
de Antonio López Moreno.



Clase M3,
medalla de bronce:
T-29,
de Carlos Bravo Rodríguez.



Clase M1, mención:
T-34/76,
de Javier Tamames.

Clase M1, mención:
Magach 6B,
de Francisco de Asís Conde Rodríguez.

Clase M1, mención:
German Captured Semovente,
de José Manuel Heredia de la Hoz.

Clase M1, medalla de oro:
Sd.Kfz.250,
de Juan C. Toledo Miranda.

Clase M1, medalla de oro: Sd.Kfz.251/22, **de Michel Pérez Blasco.**

Clase A1, medalla de plata: AV-8 Harrier, **de Juan A. González Alfaro.**

RESULTADOS

CATEGORIA JUNIOR
Medalla de bronce
José C. Gallardo Jordán: *Guerrero Ninja.*
Menciones
Rafael Magaña de Quero: *Asesinato Orco.*
José J. Bueno López: *Elfo Brujo.*
Alvaro Armenteros Alcalá: *Phantom.*

CATEGORIA SENIOR
A1/ Aviación: kits comerciales 1/48
Medallas de bronce
Juan A. Castillo Montero: *Ju 87 Stuka.*
José L. Andreu Lluch: *Romeo Ro-37.*
Medalla de plata
Juan A. González Alfaro: *AV-8 Harrier.*
Medalla de oro
Eduardo Gil Ordóñez: *F-86 Sabre.*
A4/ Aviación: kits comerciales -1/48
Medallas de bronce
Francisco J. Martínez Rodríguez: *UH-56C.*
Juan A. Castillo Montero: *F-104G Starfighter.*
Premio Especial Aviación
Raúl Pérez Martínez: *P-51B Mustang.*

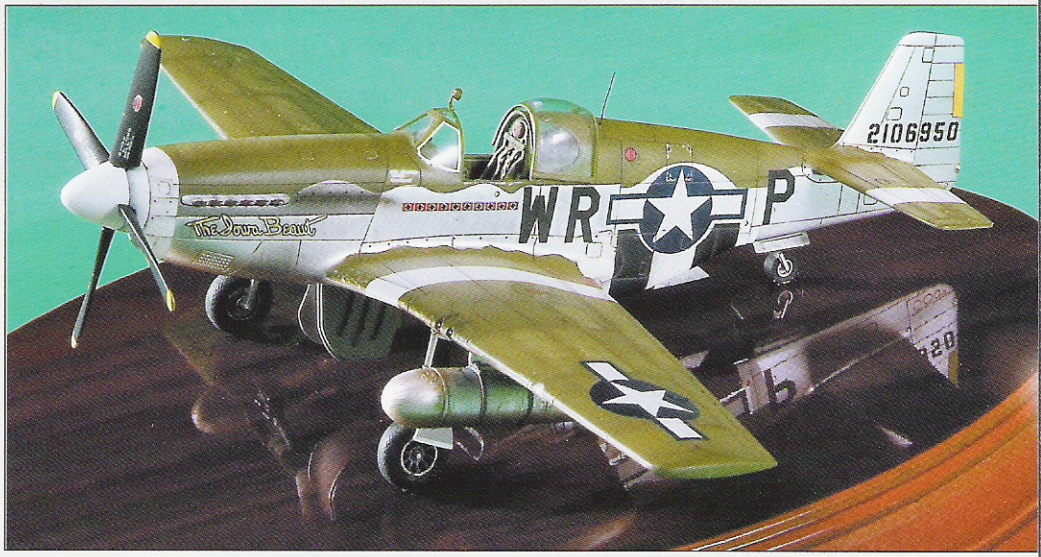
C1/ V. Civiles: automóviles
Medalla de bronce
Esteban Regalado Tortosa: *Fiat 600.*
C2/ V. Civiles: Camiones-maquinaria
Medalla de bronce
Mario Cabos García: *Renault DR340.38.*

E1/ Escenificaciones: Viñetas
Menciones
Juan Lázaro Arroyo: *Vamos que nos vamos.*
Antonio Espinosa García: *Italia 1944.*
Antonio López Moreno: *Arhem.*
Medalla de bronce
César Coca Messeguer: *Renault UE.*
Medalla de oro
Andrés Bernal Martínez: *War Games.*
E2/ Escenificaciones: Dioramas
Mención
Miguel A. Crespo Pérez: *Diablos Verdes.*
Medalla de plata
Javier Franco Manzano: *Defending the reich.*
Premio Especial Escenificaciones
Javier Redondo Giménez: *Rara Avis.*

M1/ V. Militares: kits comerciales 1/35
Menciones
José J. Ramos Miras: *Sd.Kfz.250/9.*
José M. Heredia de la Hoz: *Semovente.*
Javier Tamames: *T-34/76.*
Emilio Solé: *Sd.Kfz.251/1 auf Pak 40.*
Francisco de Asís Conde: *Magach 6B.*
Joaquín Terrado: *Leichte Zugkraftwagen 3t.*
Ricardo Chust Roig: *Descanso en Saint Lô*
Sergi Mira: *Loki.*
Medallas de bronce
Francisco J. Pinos Cabrera: *Panzer III.*
Juan L. Mercadal Pons: *Beutepanzer T-34.*
César Coca Messeguer: *Panzer II.*
Medalla de plata
Abilio Piñeiro Grajera: *Panzer I.*
Medallas de oro
Michel Pérez Blasco: *Sd.Kfz.251/22.*
Juan C. Toledo Miranda: *Sd.Kfz.250 Radio.*
Fernando González Sánchez: *Panzer III.*
Javier Redondo Giménez: *Jagdpanzer L/70.*
M2/ V. Militares: transformaciones
Mención
Antonio López Moreno: *Crusader AA.*
M3/ V. Militares: scratch
Medalla de bronce
Carlos Bravo Rodríguez: *T-29.*
Medalla de plata
Emilio Renes Carreño: *Valentine Bridgelayer.*
M4/ V. Militares: kits comerciales -1/35
Mención
Ricardo Orts Sánchez: *Citroen Traction Av.*
Medallas de plata
Francisco J. Pinos Cabrera: *Tiger I Ausf.E.*
Raúl Belenguer Barrionuevo: *Fennek.*
Medalla de oro
Javier Redondo Giménez: *T-34/85.*
Premio Especial Vehículos Militares:
Pedro Andrada Giménez: *Type I Ho-Ki.*

X1/ Fantasía-C. Ficción: naves
Mención
Antonio D. Amezcua: *Carruaje Negro.*
Medalla de bronce
Francisco J. Martínez Rodríguez.: *X-Wing.*
Medalla de oro
Ricardo Orts Sánchez: *Jedi Starfighter.*
X2/ Fantasía-C. Ficción: figuras -120mm
Mención
Gustavo González: *Athos.*
Medalla de bronce
Jesús Sánchez de la Mata: *Guardia Necron.*
Medallas de plata
Arturo Granell Tortosa: *Halloween.*
Oscar Fernández Castilla: *Kham el Traidor.*
X4/ Fantasía-C. Ficción: escenificaciones
Medalla de bronce
Jacinto Ortiz: *Arca de almas.*
Premio Especial Fantasía-C. Ficción:
Nacho Olmedo Arrufat: *Slam en la Charca.*

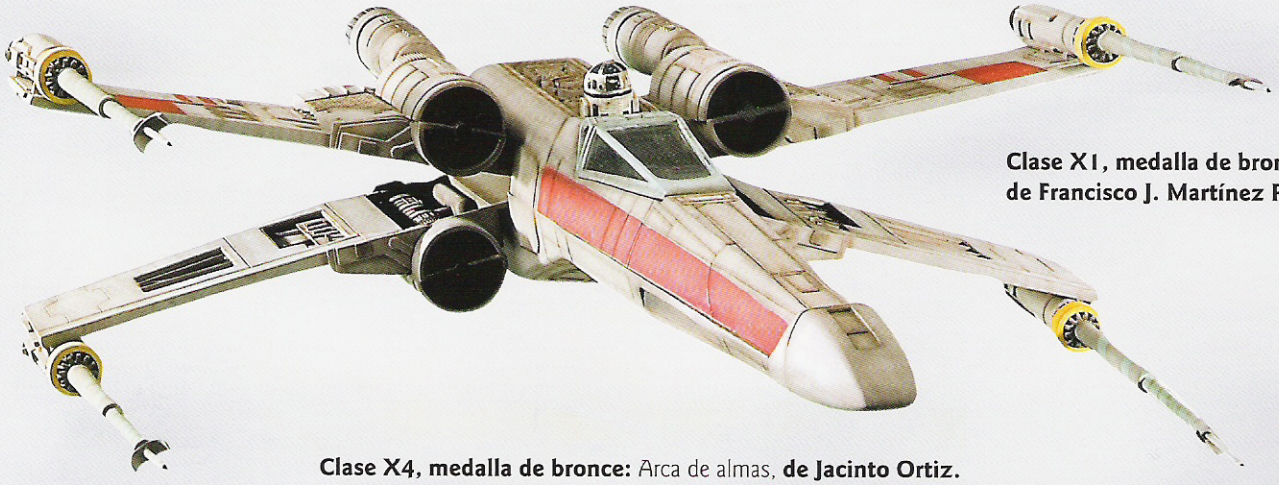
Clase A4, medalla de bronce:
F-104G Starfighter,
de Juan A. Castillo Montero.



Premio Especial Aviación:
P-51B Mustang (escala 1/72),
de Raúl Pérez Martínez.

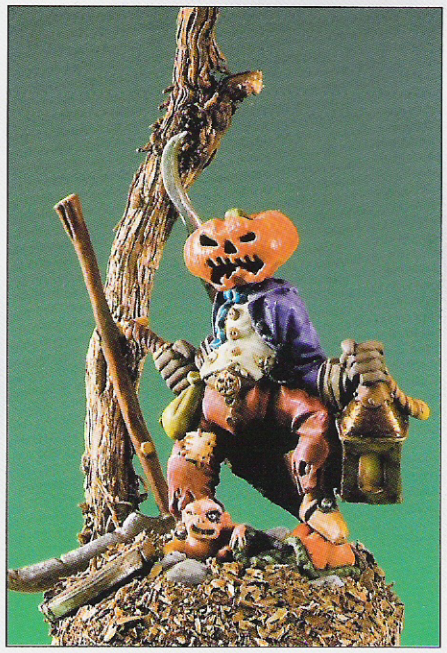
Clase A1, medalla de oro:
F-86 Sabre, Patrulla Ascua,
de Eduardo Gil Ordóñez.

Clase X1, medalla de oro:
Jedi Starfighter,
de Ricardo Orts Sánchez.



Clase X1, medalla de bronce: X-Wing,
de Francisco J. Martínez Rodríguez.

Clase X4, medalla de bronce: Arca de almas, **de Jacinto Ortiz.**



Clase X2, medalla de plata:
Halloween, **de Arturo Granell Tortosa.**

Clase X2, medalla de bronce:
Guardián Necron,
de Jesús Sánchez de la Mata.

Premio Especial Fantasía-C. Ficción: Slam en la charca, **de Nacho Olmedo Arrufat.**

Clase C1, medalla de bronce:
Fiat 600,
de Esteban Regalado Tortosa.

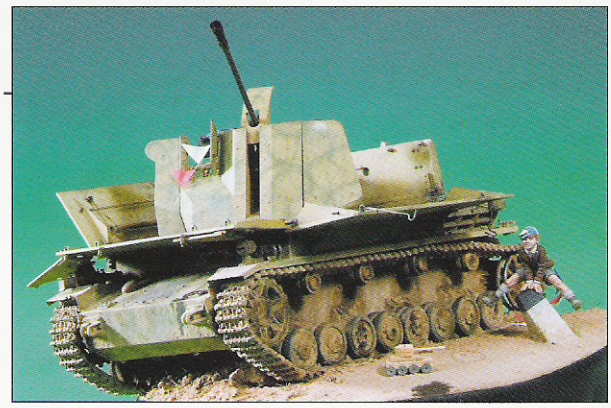
Clase C2, medalla de bronce:
Renault DR340.38,
de Mario Cabos García.

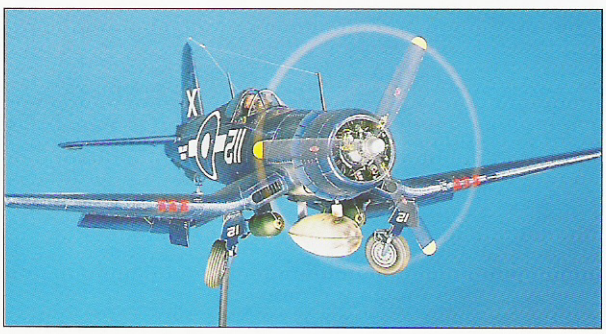
euro MODELISMO

PRÓXIMO NÚMERO **FEBRERO 2006**

JUEGOS DE GUERRA

Un Möbelwagen abandonado por los alemanes en las afueras de París, se convierte en el lugar en el que dos niños vuelven a la normalidad de su vida y a sus juegos. El autor de esta bonita y original escena es Andrés M. Bernal. (foto Rodrigo Hdez. Cabos)





EL DESPEGUE: F4U-1D CORSAIR

Disfrutaremos con este modelo de Ricardo Rodríguez, que además de haber realizado un excelente trabajo de detallado sobre el kit de Tamiya a 1/48, abre nuevas posibilidades a la hora de presentar maquetas de aviones, motorización incluída. *(foto Luciano Rodríguez)*

ALFA ROMEO 155 V6 TI

El Campeonato Alemán de Turismos, conocido como DTM, también ha propiciado la aparición de exelentes maquetas como este Alfa 155 de Tamiya a escala 1/24. La firma japonesa produce varias versiones, pero en este caso nos centraremos en el coche ganador del DTM en 1993, realizado con un excelente nivel de calidad por Juan Layos. *(foto Basilio Tante Díaz)*

FOTOGRAFIA DE MAQUETAS (3)

Julián Avilés terminará esta interesante serie de artículos sobre la fotografía de maquetas y miniaturas explicándonos un tema tan importante como es la iluminación. Además, también hablaremos de los formatos de archivo para fotos digitales, edición, etc.
(foto Julián Aviles)

Director Editorial
Rodrigo Hernández Cabos
Director Ejecutivo
Ricardo Recio Cardona
Redactor Jefe
Guillermo Coll Llopis
euromodelismo@euromodelismo.com
Equipo Técnico
José David Hernández Chacón,
Carlos de Diego Vaquerizo,
Luis Gómez Platón,
Sara Sánchez-Rivas
Fernando González Sánchez.
Han colaborado en este número:
Tomás de la Fuente Maganto
Basilio Tante Díaz
Tony Greenland
José I. Hernández Díez
Javier Garro Urruela
Rodrigo Hernández Cabos
Luis Amarillas Serrano
Eduardo Cea Ovejero
US Navy
Fotografías
Basilio Tante Díaz
Elena de las Heras Seguí
Rodrigo Hernández Chacón
Rodrigo Hernández Cabos
Aurelio Gimeno Ruiz
Alfonso Martínez Berlana
Guillermo Coll Llopis
Diseño y maquetación
- ACCION PRESS, S.A.
- KOMMAD, S.L.
www.kommadpublicidad.com
Imprime
Monterreina
Fotomecánica
ACCION PRESS, S.A.
José Ignacio Pérez Lozano
accionpress@euromodelismo.com
Filmación
ACCIÓN PRESS/VERSAL
Redacción, Equipo Técnico, Administración y Publicidad
ACCION PRESS, S.A.
c/Ezequiel Solana, 16
28017 Madrid
Telf. y fax: 914 086 135
publicidad@euromodelismo.com
administración@euromodelismo.com
Suscripciones
Andrés Fernández Reyero
Tel.: 913 675 708
suscripciones@euromodelismo.com
Edita
ACCION PRESS, S.A.
Distribución
LOGISTA, S.A.
Depósito Legal
M-19724-1992

Queda prohibida la reproducción total o parcial de fotografías, textos y dibujos, mediante impresión, fotocopia o cualquier otro sistema, sin permiso escrito de la editorial.

EURO MODELISMO no se hace necesariamente solidaria de las opiniones expresadas por sus colaboradores.